SOMMARIO

DI

UN RESO-CONTO

DE' PORTI FARI E LAZZARETTI

COSTRUITI IN COSTRUZIONE OD IN PROGETTO

NE' REALI DOMINI DI QUA' DAL FARO

A TUTTO L'ANNO 1856

PER GIUSEPPE CARELLI

UFFIZIALE INCARICATO DI QUESTE E DELLE OPERE SPECIALI
NEL REAL MINISTERO DE' LAVORI PUBBLICI.

NAPOLI
STABILIMENTO TIPOGRAFICO DEL CAV. G. NOBILE
1858

Mentre gli *Annali Civili del Regno* van pubblicando una serie di articoli intorno ad alcuni principali porti fari e lazzaretti de'Reali Domini di quà dal Faro, non sarà senza interesse riprodurre eziandio questo *Sommario* del *Reso-conto* originale, che di tutte cosiffatte opere eseguite in corso od in progetto fino a tutto l'anno 1855 rassegnava a S. E. il Ministro lo stesso Autore, Ufiziale incaricato di questa branca nel Real Ministero de' Lavori Pubblici — Delle molte novità posteriori non terremo ragione per essere conseguenti alla data che ne piace serbare al presente lavoro.

INTRODUZIONE

Speciale importanza de' Porti, Fari e Lazzaretti nel Reame delle due Sicilie per la geografica sua postura, e per la grande estensione delle sue coste; per le condizioni particolari della sua gente e delle sue industrie; pel pericolo che presenta alla navigazione il nostro littorale dell'Adriatico; e per l'odierno incremento della nostra Marina militare.

Ragione, e partizione del lavoro.

1. *Porti.*

Primato de' porti sopra le altre opere pubbliche presso tutte le nazioni marittime ed incivilite—Stato delle cose al felice avvenimento di S. M. (D. G.) al Trono — Rapido e successivo colmamento de'nostri più grandi ed antichi porti, specialmente in sull'Adriatico — Novero delle principali e più grandiose opere che si richiedevano per cessare un tanto in-

conveniente — Provvidi ordinamenti della M. S. all'uopo — Ricerca delle cagioni dello scadimento de' nostri porti, e studi preparatori alla compilazione de' progetti d'arte di quelli da costruire o restaurare — Saggio dell'antica maniera di costruire i porti a moli con archi su piloni isolati.

Legislazione de' porti — Con Decreti del 3 settembre e 14 ottobre 1813 sono dichiarati *militari* e posti alla dipendenza del Real Ministero di Marina i porti di Napoli, Castellammare, Gaeta, Baia, Cotrone, Taranto, Brindisi, Manfredonia, del Granatello e dell'isola di Tremiti — Successiva dipendenza di quelli *mercantili* da'Reali Ministeri di Marina, degli Affari Interni e de'Lavori Pubblici — I porti sono opere speciali, quantunque il più delle volte sieno costruiti e mantenuti a spese de' rispettivi Comuni. Come tali si governano con le norme dettate da'Regolamenti Sovrani del 20 settembre 1816, 28 febbraio 1826, 30 agosto 1840 e 16 febbraio 1841 per le opere pubbliche provinciali, e sono amministrati da Deputazioni e Cassieri speciali eletti nella forma stabilita da una Sovrana Risoluzione del 21 Maggio 1843 — Il mantenimento de'porti mercantili è stato testè messo a carico di questo Real Ministero su' fondi della Finanza, prescrivendosi pur l'acquisto di un *cavafondo a vapore* per tale oggetto — Nuova e miglior classificazione da farsi in questa circostanza di Porti — Riflessione circa la natura delle spese destinate alla costruzione de' medesimi.

2. *Fari e fanali.*

Loro necessità, origine e successivi perfezionamenti fino a' moderni trovati dell' Arago e del Fresnel.

Illuminazione del doppio seno che forma il Golfo di Napoli, come saggio di un sistema di fari e fanali da tutti circondare i Reali Domini.

Antichi voti del Consiglio provinciale di Napoli ed ordini

Sovrani all' uopo — Primo sperimento in Italia di un faro lenticolare o di rifrazione sulla torre del porto di Nisida — Sua riuscita ed applicazione ad altri fari del Golfo — Nomina di una Commessione composta dall'illustre Fisico Melloni, dall'Ingegnere di acque e strade Lauria e dall' Alfiere di vascello Vacca onde determinarne i siti — Essa propone undici Fari, cioè due di 1.° ordine, uno a lume fisso in Ischia ed un altro a lume variabile in Capri; uno di 2.° ordine a luce variabile sul Capo Miseno; uno di 3.° ordine a lume variabile sulla Torre del Molo di Napoli; quattro di 4.° ordine, cioè, uno a lume fisso sulla punta della Campanella, e tre a lume variabile in Procida, Nisida e Castellammare; e tre di 5.° ordine a lume fisso in Baja, alla punta di S. Gennaro ed in Torre Annunziata. Di questi Fari mancano solo i tre di Miseno, Capri e Torre Annunziata, e quello d'Ischia per ordine Sovrano si è fatto di 4.° ordine e fuori il sistema della Commessione — Risultati generali del lavoro dell'Ingegnere Lauria per la costruzione e manutenzione de'detti Fari.

Ordinamento del servizio de' Fari e fanali del golfo di Napoli.

Commessione de' Fari — I suoi componenti hanno avuto delle gratificazioni, ma non godono alcun appuntamento fisso — Vani sforzi della medesima per allargare la sfera delle sue attribuzioni da' Fari del Golfo di Napoli a quelli di tutto il Regno — Scemata per morte del lodato Melloni, non esiste che di nome o tutto al più non s' ingerisce che di soli Fari del Golfo di Napoli — Gli altri seguono a far parte della costruzione de' rispettivi porti senz'alcun piano determinato o nesso fra loro — Sarebbe importantissimo richiamare in vigore una Commessione così utile, e darle facoltà bastevoli per assicurare l' unità tanto necessaria nella disposizione de' Fari, senza la quale sarebbero essi de'fuochi di porto e nonchè tornar profittevoli alla navigazione potrebbero esserle talvolta pericolosa cagione d'errore.

L'*Ingegnere direttore de' Fari* è il sig. Lauria, che ne fu gratificato, e si ebbe pure un assegnamento mensile di ducati 10 da' 24 Maggio 1848 a tutto dicembre 1850. Egli ha ancora l'ispezione del Faro sulla gran Torre del Molo di Napoli dipendente dalla Real Marina. Ad *Architetto di dettaglio* è destinato l'Ingegnere meccanico D. Nicola Laurenzana col solo dritto dell' indennità di via.

Il Commesso del fabbricante Parigino Lepaute sig. Augusto Bernard venuto a montare gli apparecchi forniti dal suo principale pe' fari di Napoli e Castellammare riceve da principio un pagamento giornaliero dalla Provincia per tutto il tempo della sua dimora in Napoli, ed indi è ritenuto come *Meccanico Capo del servizio de' Fari*, ne' primi quattro anni col soldo di duc. 80 al mese e con l'indennità di via a grana 20 il miglio fuori la Provincia di Napoli, negli altri tre anni con duc. 60 al mese, e ne'sei anni tuttora in corso con duc. 50. Ancora, vi è un *Macchinista aspirante* senza soldo, ed era il sig. Nicola Petrecchi ora trapassato.

Guardiani — Ve ne ha uno per ogni faro col soldo di duc. 10 al mese, e col soprassoldo di duc. 2 per quelli isolati — Il Guardiano del faro di S. Gennaro ne ha 12 — In Nisida è un secondo guardiano con duc. 3 al mese — I Guardiani sono nominati dall' Intendente e pagati dall'appaltatore, ma dipendono dall' Amministrazione, e sono sorvegliati da' Capitani de' rispettivi porti e da' Sindaci locali, senza il cui certificato mensile di buona manutenzione non possono essere soddisfatti.

Tre *offerte* si fanno da Lepaute, Petrecchi e Sautler e C. per la fornitura de' Fari a prezzi ed in un tempo determinato; ma non si accettano per la giusta considerazione che vincolandosi con un'anticipata convenzione si potrebbero perdere i successivi perfezionamenti di questi apparecchi o l'ulteriore ribasso de'loro prezzi. Se ne unisce uno *specchio* comparativo per potersi tener presente nelle singole commissioni.

Per un uso riconosciuto dal Real Ministero delle Finanze questi Fari di conto provinciale entrano *in franchigia* — A misura che si accendono i nuovi fari, se ne cura provvisoriamente il mantenimento od anche la sola illuminazione con parziali appalti od *in economia*—Si unisce un computo esatto della spesa occorsa per questo provvisorio servizio.

Si compila indi e mette a stampa con la Sovrana approvazione un Regolamento e quaderno de' patti e condizioni per un *appalto generale* di tutt'i fari già costruiti con la facoltà di potervi comprendere anche gli altri da costruirsi — Il contratto se ne stipola con certo Vincenzo Salvi per quattro anni dal 1.° Maggio 1850 in poi con la spesa mensile, di cui si unisce pur lo *specchietto* — Per la rinnovazione di questo contratto già scaduto si commette all'Amministratore Generale di ponti e strade, ma non si esegue una revisione di quel Regolamento, nè la rinnovazione stessa del contratto ha più luogo per l'indugiare dell'Intendenza di Napoli.

Speciale servizio di mantenimento ed illuminazione del faro sulla Gran Torre del Molo di Napoli — La Real Marina vuol farne dapprima la consegna al Ministero de'Lavori Pubblici con la dote corrispondente, ma poscia pretende trasferirgliene senza più il peso — Ragioni allegate in contrario da questo Real Ministero.

Alla costruzione e manutenzione de' nuovi fari del Golfo di Napoli provvede la Provincia con un dritto di lanternaggio su' legni mercantili, nazionali, e stranieri provvegnenti da fuori il Golfo stesso, il cui prodotto alla ragione di grana 60 pe' legni da 50 a 200 tonnellate,e di duc. 1.20 per ogni altro dalle 200 tonnellate in su, si calcola di annui ducati 2400 — La riscossione doveva farsene in appalto, ed il prodotto versarsene nella Cassa delle opere pubbliche provinciali, ma si esegue da principio insieme agli altri dritti sanitari dal Cancelliere della Deputazione di Salute del Porto di Napoli con un premio di annui duc. 36 a 40, e da un

Controllo con l'annua gratificazione di duc. 30, oltre la spesa di annui duc. 4. 50 per un registro a tallone stampato.

Fin dal 1851 doveva cessare questa esazione *in economia*, ed eseguirsi nell'anno appresso in appalto, giusta gli ordini più precisi di questo Real Ministero e le assicurazioni più formali dell'Intendenza di Napoli — Però dall'ultimo Stato Discusso delle opere pubbliche provinciali si rileva che non se n'è fatto più nulla per una tal quale dimenticanza di quell'Officina.

3. *Lazzaretti.*

Necessità ed origine de'Lazzaretti sporchi, ossia *a peste*, semisporchi e di osservazione — S. M. comanda che i Suoi Reali Domini ne abbiano due nel Continente in Nisida e Brindisi, e due nell'Isola in Messina e Siracusa.

Il mantenimento de'Lazzaretti è a carico di questo Real Ministero; ma pare che ciò nullameno in molti di essi abbia posto mano il Ministero dell'Interno, e però gliene sono state chieste le carte.

4. *Empori.*

Erano ad un dipresso ciò che noi chiamiamo *Caricatoi*, o *Scale-franche* —Cenno de'Caricatoi de'cereali in Sicilia e di quelli degli oli in Gallipoli—Proposta del defunto Direttore Generale Afan de Rivera per istabilirsi di questi Caricatoi o grandi magazzini di deposito in determinati punti marittimi del Regno—Ne'progetti de'nostri porti si comprendono i magazzini, anzi in quello del Porto e Lazzaretto di Nisida formano il nucleo dell'intera costruzione, ma non sono quelli a'quali accennava il Commendatore Afan de Rivera, garentiti dal Real Governo.

PARTE PRIMA.

MAR TIRRENO.

PORTO DI GAETA.

1.° Restaurazione delle banchine.

I lavori delle scogliere e banchine di Gaeta si eseguono dal Ramo di Guerra o dell'Interno, secondo che riguardano le fortificazioni od il porto, che si dichiara non esser punto *militare*, ed il solo cavamento se ne lascia a carico della Real Marina.

Primo stato estimativo di duc. 1770 per la ricostruzione dell'ala dritta dell'unico scalo d'alaggio col ricambio di tre colonne di ormeggio. Si esegue dal Genio, e la spesa ne ascende a duc. 1560, di cui duc. 650 si pagano dal Ramo di Guerra, ed il resto aumentato a duc. 922. 22 dalla Provincia.

Altro progetto di duc. 8200 per riparare interamente quelle banchine—Se ne imprendono i lavori dal Genio; ma S. M. (D.G.) vuole che si compiano dagl'Ingegneri di acque e strade ed a carico per metà della Provincia stessa, e per l'altra metà de' fondi delle opere Regie. Co' primi lavori si compie un tratto di banchina lungo palmi 54, e la spesa stimatane a ducati 600 è approvata per duc. 442. 24. Gli altri lavori poi intesi a compiere i rimanenti palmi 778 di banchina sono approvati per duc. 8000 ed eseguiti *ad ordine* dall'appaltatore de Rosa, cui si paga eziandio un'indennità transatta per duc. 150.

Terzo stato estimativo di urgenti riparazioni di danni. Si approva per duc. 88. 30 da ratizzarsi allo stesso modo.

2.° Cavamento del porto.

Altri lavori proposti dal Capitano del porto, specialmente pel cavamento di quest'ultimo—Se ne attende il progetto già da tanto tempo commesso alla Direzione Generale di ponti e strade per prendere gli ordini di S. M. sull'esecuzione dei lavori, e sull'imputazione della spesa.

3.° Fari.

S. M. comanda che invece dell'attual faro sulla Torre *di S. Caterina* se ne costruisca ivi stesso un altro di 4.° ordine; poi che questo si alloghi sotto la batteria *dello Stendardo;* indi, a parere di apposita Commessione, che se ne costruiscano due, cioè, uno di 4.° ordine a lume fisso sul terrapieno dell'antica batteria *di Malpasso*, ed un fuoco di porto ad ecclissi sullo sporgente presso i due pilastri, che sostengono l'asta della Real Bandiera ad oriente della batteria *di S. Maria*. Il progetto n'è approvato dalla M. S. per duc. 7300, di cui duc. 3600 per le fabbriche, e duc. 3700 per l' acquisto e messa in opera delle due macchine, il tutto a spese della Provincia. L' esecuzione de' lavori di fabbrica è aggiudicata a Vincenzo Giordano con l' aumento dell' 8 per 100, ed i due fari sono tosto costruiti in Parigi e trasportati in Gaeta; ma nuovi ordini della M. S. prescrivono adattarsi il faro di 4.° ordine sul fabbricato dell'attuale lanterna con la spesa di duc. 2200, ed il fuoco di porto non più sulla batteria *di S. Maria*, ma sullo stesso pilastro sorreggente l'asta della Real Bandiera con la spesa di duc. 1290. Sciolto perciò il contratto di appalto con Giordano, indennizzandolo degli ammannimenti fatti alla batteria *di Malpasso* in duc. 135. 74, sono i nuovi lavori eseguiti *ad ordine* dall'appaltatore D. Tommaso de Rosa a'prezzi del progetto.

Il piccolo faro di 4.° ordine ad ecclissi per la Torre *di S. Ma-*

ria è ceduto alla Real Marina per duc. 1580.21, onde costruirsene in Napoli un altro di 5.° ordine ossia lanternino con la spesa di duc. 150 in tutto; ma esso è poi fatto venire anche di Parigi, ed all'altro faro di 4.° ordine per la torre *di S. Caterina* è aggiunta una macchina a movimentorio rotato costruita in Napoli da M. Bernard, le cui due grandi lenti sono commesse allo stesso Lepaute ed importano con quel faro di 5.° ordine, piccolo modello, circa duc. 500—A questo modo il faro di 4.° ordine sulla Torre *di S. Caterina* è reso a fuoco fisso variato da splendori di 3 in 3 minuti con luce visibile alla distanza di miglia 18, e l'altro all'ingresso del porto sulla torre *di S. Maria* a luce metà rossa costante ed invariabile, visibile alla distanza di miglia 8. I due nuovi fari si accendono il dì 10 agosto 1854, e sono mantenuti dallo stesso appaltatore dei fari di Napoli per l'estaglio mensile riunito di duc. 48.12. Questo appalto stipolato il dì 25 novembre 1854 deve durare due anni. Il computo della spesa occorsa può così ricapitolarsi:

Spesa totale de' due primitivi apparecchi lenticolari venuti di Parigi e trasportati in Gaeta	3026 . 68
da cui tolti perchè pagati dalla Real Marina .	1580 . 21
Restano. . .	1446 . 47
Importo de' nuovi apparecchi sostituiti agli antichi.	500 . —
Idem del primo certificato de' lavori di fabbrica eseguiti da de Rosa	1138 . —
Compenso degli ammannimenti a Giordano . .	135 . 74
Stampa dell'*avviso a' naviganti*	3 . 80
In uno ducati.	3224 . 01
Indennità di viaggio al sig. Bernard. . .	144 . 40
Totale ducati . .	3368 . 41

salvo a liquidarsi la precisa cifra degli ultimi apparecchi nonchè la spesa ulteriore de' lavori di fabbrica, ed oltre pur l'estaglio di mantenimento in annui ducati 577. 44.

4.° Edifizio della deputazione di salute.

Sono approvati ed eseguiti *ad ordine* sul fondo degli edifizi provinciali del 1854 due progetti, uno di ducati 830 per regolare la facciata di detto edifizio, inclusa una ringhiera di ferro per separare i viaggiatori non ancora ammessi a libera pratica dagl' individui della deputazione, e l'altro di ducati 195 per la costruzione di una stanzetta all'angolo dell'edifizio medesimo pel deposito delle merci, ed anche per la contumacia delle persone.

Un terzo progetto di ducati 440 è compilato dall'Ingegnere Rocco per la conservazione e buona tenuta di quell'edifizio, facendone eseguire la parte relativa ad urgenti riparazioni del tetto. Ma quest'urgenza non è ritenuta, ed è egli invitato a giustificare il suo procedimento, sebbene poi, ad avviso dello stesso Consiglio d'Ingegneri, sia quel progetto approvato.

PORTO, LANTERNA E LANTERNINO DI PONZA.

Fin dal 1833 se ne dichiara la spesa estranea alla Real Marina. Pertanto quella di ducati 125.92 per l'accommodo della lanterna, e di ducati 76. 21 del lanternino s' imputa al Comune; e l' altra pe' lavori del porto alle spese straordinarie del Real Ministro degli Affari Interni. Per non essersi però eseguiti questi ultimi lavori nel 1836 e per la sopravvegnenza di nuovi guasti, la perizia di ducati 1913. 26 ridotta nell' appalto a ducati 1860 è in marzo 1837 elevata con l'approvazione del Consiglio d' Ingegneri a ducati 2200, salvo il risparmio del 10 per 100 circa eseguendosi i lavori in am-

ministrazione, ed oltre il compenso di ducati 89. 60 all'Ingegnere Marangio. Ma approvata appena da S. M. questa novella perizia, e data pure ad eseguire *in economia* all'appaltatore del Genio Coppola a' prezzi e col ribasso del suo partito per le opere del Genio stesso, sotto la sorveglianza del Maggiore del Genio Mayo e del Guardia del Genio Idraulico Volpe, nuovi danni sopravvengono, ed una terza perizia dello stesso signor Mayo è approvata dalla M. S. per ducati 4500, di cui cioè gli stessi già detti ducati 2200 pel restauro delle banchine e del primo sbarcatoio, e ducati 2300 per quello dell'altro sbarcatoio alla *Punta bianca* e pel ricambio delle colonne di ormeggio. I primi lavori eseguiti nel 1840 importano ducati 2060.08, ed i secondi nel 1841 ducati 2131.20. Col risparmio in ducati 308. 71 sono gratificati Mayo e Volpe di ducati 200 il primo e di ducati 80 il secondo, e con altri ducati 20 è rimpiazzata una colonna di ormeggio spezzatasi in dicembre 1840.

A guardia de' lavori fatti è destinato il maestro falegname Raffaele Buonanno con l'appuntamento di ducato uno al mese, ed è pur disposto il deviamento delle acque scorrenti nel porto, il tutto a spese del Comune.

Nel 1847 e nel 1848 nuovi accommodi si reclamano alla lanterna, al lanternino ed alla banchina di *Punta bianca*, che dalla Real Marina si dice crollante. Per l'accommodo della lanterna il progetto è approvato dal Real Ministero dell' Interno per duc. 127. 21, ma non è eseguito, perchè nè la Finanza nell'interesse di quella Dogana, nè l' Interno nell'interesse di quel Comune ne vogliono pagare la spesa. Per l'accommodo del lanternino lo stato estimativo è approvato per ducati 114. 64, oltre il compenso di ducati 2. 18 all'architetto Civile Migliaccio, che l'ha compilato, e ducati 3. 27 per la direzione e misura de' lavori, la quale peraltro è confidata all'Ingegnere di acque e strade D. Paride Guerrieri. Esso è eseguito per l' urgenza co' fondi delle opere pubbliche provinciali. Per

l'accommodo infine della banchina, respinto un primo progetto fattone nel 1846, e non compilato l'altro commessone all'Ingegnere Marangio, n'è presentato uno di ducati 4460 dall'Ingegnere Cassetta, ma per la povertà del Comune nemmeno si ha esecuzione. Ora poi ogni quistione è stata troncata da S. M. (D. G.) che dopo ben due avvisi della Consulta ha dichiarato dover andare queste spese a carico della Finanza in aiuto del Comune, ed ha pur comandato che l'Ingegnere Rocco verifichi l'urgenza de' lavori e l'ammontare della spesa. Posteriormente ha la M. S. comandato ancora che si faccia il progetto della spesa di cavamento del porto, che si dice non ispurgato da meglio di 80 anni, salvo a destinarvi i fondi; ma l'Ingegnere Rocco non vi ha più adempiuto, ed è stato testè vivamente sollecitato a farlo.

PORTO E BANCHINA DI VENTOTENE.

Abbandono di questo piccolo porto, cagione del suo interrimento ed urgenza di nettarne il fondo e restaurarne le banchine. L' Intendente di Napoli lo propone invano fin da dicembre 1841. S. M. (D. G.) l'ordina provvidamente nel 1855. Per la restaurazione della banchina nella parte onde si accede all'abitato si leva un progetto di ducati 1175 dall'Ingegnere Giustini, e si dispone eseguirsi subito *ad ordine* nella stessa stagione sotto la direzione dell'architetto D. Stefano Coscia. Ma poi se ne fanno i soli ammannimenti per mettersi in opera nella primavera del 1856. L'appalto se ne stipola a 5 settembre 1855 con Francesco Patalano di Ventotene a' prezzi del progetto. La spesa se ne imputa alla massa de' fondi delle opere Regie del 1855.

Per lo spurgamento poi del bacino è destinato dalla Real Marina il sandalo n. 5, ed il Sottintendente del Distretto domanda che vi s'impieghino i forzati del vicino carcere di S. Stefano, raccomandandosi per la spesa alla munificenza Sovrana. S. M.

permette che si faccia lo stato estimativo di tale spesa, e si riserba di destinarne i fondi. N'è incaricato con premura lo stesso architetto Coscia.

MOLO DI FORIO D'ISCHIA.

S. M. (D. G.) si degna accordare al Comune sui fondi delle opere pubbliche provinciali due soccorsi, uno di ducati 3000 pagabili a ducati 1000 l'anno a contare dal 1851 per l'ampliamento del molo, e l'altro di ducati 500 per le opere intorno al porto, da spendersi a prudenza del Sindaco.

PORTO D'ISCHIA.

Origine e rapidità di quest'opera dovuta alla Sovrana presenza. Per ordine di S. M. (D. G.) l'Ispettore d'acque e strade Oberty ed il primo Tenente del Genio Milo ne compilano un progetto in doppia lettura. Escavandosi il fondo di quel lago alla profondità di palmi 12, aprendosi una nuova foce di palmi 500 fra'colli *Boschetto* e *S. Pietro,* garentendosi questa con un molo *a pietre perdute* lungo circa palmi 700 e costruendosi una limitata banchina per lo sbarco, la spesa sarebbe di duc. 50000. Si ridurrebbe questa a duc. 25500, se il cavamento si limitasse al terzo della superficie del lago, ravvicinandosi la scogliera alla foce e facendosi pertanto più breve nonchè minorandosi l'ampiezza dell'avamporto ed anche della foce medesima. S. M. approva l'opera, ma vuole che si faccia *in economia.* La direzione se ne affida dapprima allo stesso Tenente Milo, ed il servizio amministrativo al Commessario di Marina Cavalier D. Camillo Quaranta allo stesso modo del bacino da raddobbo; ma poi rimosso quel primo, ne ha l'altro pur la direzione, degnandosi la M. S. riporre in lui interamente la sua fiducia e chiamarlo solo responsabile della perfetta riuscita dell'impresa — A *fiscale*

fittevoli per l'esame che questo Real Ministero dee fare delle contabilità del signor Quaranta. Se ne divisano però altrettanti *prospetti*, ed insieme si descrivono i lavori eseguiti fino a tutto il 1854; chè degli altri si aspetta ancora la chiesta contezza.

I lavori di costruzione del porto, ossia di taglio e gittata de'massi da scogli, cominciano il 25 luglio 1853; quelli di cavamento il 12 giugno 1854.

Il nuovo porto è inaugurato con gran pompa il dì 1.° settembre 1854, ed il dì 28 luglio 1855 vi penetra facilmente la Real Fregata a vapore *il Tancredi*.

Fin dal 19 luglio 1855 si accende alla punta della scogliera posta a difesa dell'entrata del nuovo porto un fanale provvisorio fornito per ordine Sovrano dal Regio Arsenale di Marina, affidandosene il servizio a certo Gaetano Attardi, che è poi sostituito dal suddetto lacono senza alcun altro emolumento per ora.

Indi sulla torre costruita alla punta medesima si alloga per ordine di S. M. un faro di 5.° ordine a lume fisso variato da splendori di 3 in 3 minuti. Esso costa ducati 1356.55, già pagati al signor Augusto Bernard. Vi sono destinati da S. M. due guardiani (Nicola Aniello Scala e Sebastiano di Meglio), col soldo ciascuno di ducati 6 al mese, e s'incarica l'Ingegnere Lauria di provvedere al suo mantenimento ed alla sua accensione per la prossima buona stagione, compilandone intanto il debito *avviso a' naviganti*.

N.B. Aggiungendo alla suddetta somma di ducati	81,056. 19 ½
l'importo di 264,912 canne cubiche di scogli di Pozzuoli gittati nel 1855 per prolungare ed ingrandire quella scogliera in duc.	6,289. 11
e di altre 150 canne cubiche di simili scogli, che si è proposto gittarvi nel 1856 sul fondo de' ducati 30 mila addetto al servizio	

delle Regie petriere e scogliere, in duc. . 3,450. —

sarà tutta la spesa finora conosciuta di duc. 90,795. 30 ¹/₂

Anche in tutto questo manca fra l'altro la spesa del lavorio de' pezzi di pietrarsa per l'intero anno 1855, le cui contabilità si aspettano tuttora.

FARO DI PROCIDA.

È questo un faro di 4.° ordine a luce costante ed invariabile posto sulla punta detta *Cioppeto* all'altezza di palmi 87 sul livello medio del mare e visibile alla distanza di miglia 12. Per la costruzione della torre ed abitazione del custode, con una strada di discesa, piazzetta innanzi al faro e cisterna, nonchè per mobiglia della stanzetta di pernottazione del Capo del servizio, sono approvati tre progetti d'arte, cioè, uno di duc. 2656. 89, e due altri suppletori, uno di duc. 753.77, ed un altro di ducati 1617. 11: in tutto duc. 5027. 77. I lavori di fabbrica, eseguiti *ad ordine* da' fratelli Perillo, importano ducati 4303. 85, e quelli di ferro dal macchinista Petrecchi duc. 550.66: in tutto ducati 4854.51.

L'apparecchio lenticolare fornito da Lepaute importa ducati 445.97, la lanterna d'inviluppo eseguita dal detto Petrecchi ducati 469.20, il candelabro e la tavola di servizio fornita dallo stesso ducati 39.10, ventotto lastre somministrate dalla casa Solei ed Hebert ducati 124. 60, e gli oggetti di latta eseguiti dallo stagnaio Loffredo ducati 34. 28: in tutto ducati 1113.15.

Questo faro è acceso il 30 aprile 1847 e mantenuto provvisoriamente *in economia* dal signor Bernard sino al 1.° marzo 1850, in cui è compreso nell'appalto generale con Salvi, ed allora per metterlo in istato di consegna si spendono altri ducati 91.37.

PORTO E LAZZARETTO SPORCO CON ISCALA — FRANCA A MISENO.

1.° Porto e Lazzaretto.

Ragioni che fanno toglier di mira per tale obbietto l'antico porto di Miseno. Da molti anni il Decurionato di Napoli, la Camera consultiva di commercio ed anche il Consiglio provinciale di Napoli nelle sessioni dal 1830 al 1833 domandano lo stabilimento di questo lazzaretto *a peste* con un porto franco ed ogni altro favore inteso a rianimare il commercio e la navigazione. Cinque Società anomine surte qui nel 1834 offrono sostenerne la spesa per rivalersene su' prodotti del Lazzaretto stesso e dell'*entrepôt*, di cui chiedono la concessione. L'offerta è accettata da S. M. coll'obbligo alle Società di costruire prima il lazzaretto di Brindisi e compiere interamente il porto di Nisida. Mentre però il Consiglio de'Ministri discute le condizioni necessarie per la custodia de'nuovi Lazzaretti, per la sicurezza contro i contrabbandi e simili, sopraggiungono altre due offerte di un certo Nicola de Pompei, e Giuseppe Natale q.^{m} Biagio, di cui la prima è rigettata dalla M. S., e l'altra ristretta da molte opere a quelle solamente del molo militare, di un Lazzaretto sporco in vicinanza della capitale e di una scala-franca è rimessa alla discussione personale del Ministro delle Finanze, dal quale dopo il 25 maggio 1839 non se ne ha più contezza.

2.° Faro.

Sulla Torre del Capo Miseno dovrebbe stabilirsi un Faro di 2°. ordine a rotazione con ecclissi e vivo raggio di luce di 30 in 30 secondi, visibile alla distanza di 25 miglia. Differita per mancanza di mezzi l'edificazione di questo Faro, si compila indi il progetto per la costruzione del solo fabbri-

cato colla spesa di ducati 4080, e se ne attende l'avviso del Consiglio d Ingegneri d'acque e strade nonchè la proposta che il Consiglio provinciale del 1855 dovea fare de'mezzi opportuni. Intanto per l' esecuzione di questi lavori col metodo *d' ordine* vi sono state già due offerte di Vincenzo Salvi col ribasso del 2 per 100, e di Pasquale Nocerino col ribasso del 3 per 100, e fra loro, ad avviso della Deputazione provinciale, si dovrà aprire a suo tempo una gara amministrativa.

PORTO E BANCHINA DEL MOLO DI BAJA.

1. *Porto.*

Fin dal 1844 il Consiglio provinciale di Napoli ne chiede lo spurgamento, e si domanda alla Camera consultiva di commercio se il commercio vi sia interessato, ma non vi è traccia di risposta, trovandosi solo questo porto dichiarato *militare* con Decreto del 3 settembre 1813.

2. *Banchina.*

Chiestane la riparazione dal Capitano del porto di Pozzuoli, si sta discutendo da chi debba eseguirsi, dicendola l'Intendente di Napoli costruita dal Genio e non dal Comune di Pozzuoli, e niegandolo il Real Ministero di Marina.

3. *Faro.*

È questo un faro di 5.° ordine a lume costante ed invariabile posto sulla punta del Fortino a mare detto *della Tanaglia*, all'altezza di palmi 53 sul livello medio del mare, e visibile alla distanza di 6 miglia. Per le condizioni particolari del sito, la torre ne è formata a lamine di ferro raccomandate ad ossatura dello stesso metallo forgiato, ed i progetti

del signor Lauria ne sono approvati, uno per duc. 2683.93, ed un altro suppletorio per duc. 596. 14: in tutto ducati 3280. 07. I lavori di fabbrica eseguiti *ad ordine* dagli appaltatori Perillo importano duc. 986. 73, e quelli di ferro dall'imprenditore Vincenzo Gallo duc. 1975.07: in tutto ducati 2961. 80.

L'apparecchio fornito da Lepaute importa duc. 962. 43, ed il trasporto duc. 289. 20, incluso però anche quello dell'altro faro della Campanella. Questo faro è acceso il 1.° luglio 1850, ed il servizio n'è compreso nell'appalto generale con Salvi.

COSTRUZIONE DI UN PORTO MILITARE NEL GOLFO DI POZZUOLI AL SITO DELL'ANTICO PORTO *GIULIO*.

S. M. comanda alla fine del 1855 che si costruisca un porto militare nel golfo di Pozzuoli al sito dell' antico porto *Giulio* entro il lago d' Averno, affidandone la direzione al Commessario di Marina Cav. Quaranta, per eseguirlo *in economia* sotto gli ordini della M. S., ed alla dipendenza di questo Real Ministero, allo stesso modo del porto d'Ischia — Ad Ingegnere di dettaglio vi è destinato D. Luigi Pinga.

Per la parte nautica la M. S. incarica il Capitano di fregata signor Lettieri di eseguire una reticolata di scandagli nel lago d'Averno e nella spiaggia del golfo di Baja, ed egli la compie coll'opera di un Tenente di vascello, e di 4 guardie-marine nonchè di 35 marinai-cannonieri di equipaggio delle lance, e colla spesa in tutto di duc. 581.35, di cui ducati 360.38 sono anticipati dal Real Ministero delle Finanze sul fondo assegnato all'opera nello Stato discusso di questo Real Ministero pel 1856, ed il resto è imputato al fondo medesimo.

Il signor Quaranta doveva per ordine di S. M. levare dal suo canto la pianta topografica de'laghi Averno e Lucrino

co'terreni adiacenti, ed egli lo fa coll'opera del signor Pinga e colla spesa di ducati 157.28 prelevata dallo stesso fondo suddetto.

La prima idea è di riaprire l'antica comunicazione dell'Averno col Lucrino, e di quest'ultimo col mare, e però S. M. dispone che prima d'intraprendere i lavori del nuovo porto si valutino i due laghi dallo stesso signor Quaranta e dall'Amministratore generale delle bonifiche signor Barone Savarese. Indi ordina al signor Quaranta d'impossessarsi del solo lago d'Averno per ora al prezzo non maggiore di ducati mille, e praticare subito colle trivelle i debiti saggi del terreno tra il Lucrino ed il Montenuovo. Ai quali saggi dà anche il signor Quaranta principio, fermando un contratto coll'Ingegnere francese Mauget per l'affitto delle sue trivelle ed altre macchine necessarie al prezzo di 30 franchi al giorno. Ma poi visto che il Lucrino costerebbe troppo, ordina per ultimo S. M. al signor Lettieri che il novello canale di comunicazione dell'Averno col mare si tracci invece al di là del Lucrino ed in direzione del porto di Baia. Risparmiato così questo lago, il proprietario signor Pollio fa una volontaria cessione dell'Averno e delle terre che dovranno essere tagliate dal canalo medesimo nonchè dalle due braccia secondario di comunicazione di esso canale col Lucrino, che pare sia intenzione della M. S. di far costruire per veduta di bonificazione, a condizione però di munirsene le bocche di portelloni per la conservazione della pesca, e di ricingersi di muro le terre, che di presente ne sono fornite, implorando ancora dalla Real Clemenza il dritto esclusivo di pesca nell'Averno e nel canalo suddetto. Ora dee subito tracciarsi quest'ultimo, e farsi ad un tempo i saggi del terreno, volendo in sèguito di ciò conferirsi sopra luogo la M. S.

Per l'esecuzione de'lavori S. M. comanda adoperarsi 300 servi di pena presi da Ischia e da altri bagni prossimi alla Capitale collo stesso distaccamento di Marina che li custo-

diva in quell'Isola, e coll'alloggio ne' locali del Forte di Baia testè addetti a presidio.

È finalmente allogato all'opera nello Stato discusso del 1856 un fondo di duc. 30 mila, del quale si sono già messi a disposizione del Sig. Quaranta duc. 2000 per far fronte alle prime spese e darne conto.

PORTO DI POZZUOLI

1. *Porto.*

Come sperimento di pubblica utilità per la costruzione degli altri porti si propone ed è approvata da S. M. nel 1831 la restaurazione di una metà di questo colla spesa di ducati 30mila, ripartita fra 12 Provincie, 7 Comuni marittimi e la Tesoreria Generale; ma poi prevalgono altre considerazioni che fanno abbandonar tale idea.

Nel 1837 S. M. dispone che questo porto si restauri dopo finito al tutto quello di Nisida ed assicurato il successo della maniera di riedificazione di quest'ultimo.

Nel 1839 a nuove istanze del Consiglio provinciale, perchè l'opera non patisca sì lungo indugio, la M. S. permette che l' Intendente di Napoli si ponga d'accordo col Direttore generale di ponti e strade per chiarirne la spesa, e cerchi rinvenire chi voglia imprenderne l'esecuzione, facendo suo il prodotto di un dritto di gr 2 a tonnellata su i legni nazionali, e di gr. 4 sugli esteri nel loro approdo a Baja e Pozzuoli, tranne le piccole barche al di sotto di 20 tonnellate. Gl'Ingegneri Lauria e Giordano hanno il carico di formarne il progetto, ma non pare che vi adempiano..

Nel 1843 per un nuovo ordine dato da S. M. al Ministro di Guerra e Marina, una Commessione composta dal Tenente Colonnello del Genio de Leyva, dall'Ispettore Generale dei ponti e strade Cav. Giura e dal Generale Staiti compila un

progetto per l' intiera restaurazione di questo antico porto. Nel quale volendo, secondo le norme dettate da S. M. alla Commessione medesima, congiungere insieme i piloni esistenti, e lasciar solo i due trafori più prossimi all'attuale banchina, se ne stima la spesa di duc. 330mila secondo la tariffa del Genio, e di duc. 320 mila secondo i prezzi del contratto d' appalto con Perillo pel porto militare. Ma la Commessione propone invece costruirsi il porto a cinque trafori largo ciascuno palmi 25 colla spesa di circa duc. 270mila. Il solo Generale Staiti dissente affatto dal sistema de'cinque trafori.

Questo lavoro però non è con effetto rassegnato a S.M.prima dell'anno 1850,quando il Decurionato di Pozzuoli chiede si esegua almeno l'unione a masso de'primi 4 piloni;ma la M.S. tra per la gravezza della suddetta spesa di duc. 270mila, e pel dubbio della riuscita, ne differisce a miglior tempo l'esecuzione.

Nel 1852 il Decurionato domanda nuovamente chiudere i primi tre trafori con una somma disponibile di duc. 7mila, prodotto di un balzello comunale imposto all'uopo sugli sfarinati. Gl'Ingegneri da esso scelti (Cav. Giura per la direzione, e D. Apostolo Zeno del Genio pel dettaglio) compilano uno stato estimativo di duc. 16900 per la sola chiusura del terzo traforo tra il 2.° e 3.° pilone,secondo il progetto del 1843 e la domanda decurionale.

Questi lavori eseguiti nell'està del 1853 dall' appaltatore Raffaele Scognamiglio col ribasso del 5 per 100 sotto la sorveglianza del Sindaco e di una speciale Deputazione importano duc. 14,429.23.

Compiuta questa piccola parte del mentovato progetto del 1843, propone il Cav. Giura eseguirsene un'altra dell'importo di duc. 55mila per la chiusura del 2.°,4.°,e 5.°traforo, la diminuzione del primo, un pennello innanzi allo stesso, la volta al di sopra ed il completamento di un tratto di molo

lungo palmi 444 con muro di riparo, banchine, colonne d'ormeggio, faro provvisorio ec., quanto cioè basta a coprire meglio che 500 palmi di banchina ed uno spazio di mare di 123 mila palmi, in cui l'acqua è profonda da' 10 a'31 palmo.

Questo nuovo progetto è approvato da S. M. insieme all'offerta del detto Scognamiglio, di eseguirlo in tre anni alle medesime condizioni col pagamento di annui duc. 5mila e con l'interesse del 3 $^{1}/_{2}$ per 100 sulle somme che a questo modo verrà ad anticipare. Sta per porsi mano all'esecuzione di questo progetto quando S. M. ordina farsene un altro con iscogliera *a pietre perdute* appoggiata ai trafori. Ma poi, riuscito questo egualmente dispendioso e di più difficile esecuzione, è dalla M. S. rimesso in vigore quel primo che pertanto si dispone eseguirsi.

Fino a quest'anno 1855 i fondi dell'opera sono stati promiscui con quelli del Comune. Se ne è disposta la separazione dal 1856 in poi con un Cassiere ed una Deputazione speciale. Gl'Ingegneri direttore e di dettaglio si è già detto chi siano.

2. *Banchine*.

Ad istanza del Capitano del Porto, un progetto è approvato dal Real Ministero dell'Interno per la restaurazione di queste banchine colla spesa di duc. 4mila, da eseguirsi nel 1854 dallo stesso appaltatore Scognamiglio.

3. *Appendice*.

È in Pozzuoli sotto le fortificazioni della Città un devoto Santuario della SS. Vergine sotto il titolo della *Purificazione*, il quale posto quasi in mezzo al mare è sferzato per ogni parte dalle onde.

Alle premure del Rettore della Chiesa, S. M. si degna ordinare che quando si farà il porto si esegua ancora un pen-

nello di scogli avanti ed essa. Ma, poichè scarsi sono i mezzi e pel già seguito crollamento della sacristia è divenuta più urgente la conservazione del resto, si sono raccomandate alla pietà Sovrana le nuove suppliche del mentovato Rettore perchè l'indicata scogliera si esegua prontamente dal Direttore della vicina Petriera Commessario di Marina Cav. D. Camillo Quaranta. E la M. S. si è già degnata ordinare che il detto Cav. Quaranta faccia conoscere la spesa per ciò occorrente.

PORTO E LAZZARETTO DI NISIDA.

1° Porto e Lazzaretto.

Descrizione dell'Isola, del Porto e del vecchio Lazzaretto — Origine dell'opera.

Se ne distinguono per chiarezza i lavori di esperimento e continuazione dal 1832 al 1852 dagli altri di compimento dal 1854 in poi.

Il progetto dell'Ispettore de Fazio pe'primi importava duc. 30mila pel porto e 4mila pel Lazzaretto; ma per le ragioni e vicende che distintamente si narrano si spendono in questo primo periodo oltre i duc. 232mila—I lavori poi di compimento sono il frutto di maturi studi sulla scelta del miglior sito per l'edificazione del nuovo Lazzaretto semisporco in preferenza di Miseno, e l'obbietto delle più assidue e zelanti cure di S. E. il Ministro. Se ne divisano partitamente i progetti dell'Ingegnere Maiuri — Ne è in prima approvato uno di duc. 127mila pel porto e di duc. 90mila pel Lazzaretto nonchè un altro suppletorio al primo di duc. 5647.87 con altre modificazioni, che però s'imputano alle imprevedute del progetto primitivo. Ma questo ponendo il nerbo delle fabbriche del nuovo Lazzaretto in sul molo di levante esige che i lavori del Lazzaretto medesimo si comincino almeno tre anni dopo quelli del porto. Per converso S. M. comanda che en-

trambe le opere s' imprendano nel tempo stesso e si compiano colla più grande prestezza. L' E. S. che frequentemente le visita ristabilisce alla sua volta i veri principî che hanno a presedere alla costruzione di un buon Lazzaretto. È così che questo si trasporta principalmente sulla banchina di levante e l'intero progetto si rifonde nel modo che pur distintamente si narra. Da questo rimpasto però nasce il bisogno di molti altri progetti suppletori, di cui ne sono stati finora approvati quattro, cioè uno di duc. 7704, un altro di duc. 8025, un terzo di duc. 13,416. 99 e l'ultimo di duc. 5737.80. In uno duc. 34883.79. Si attendono ora gli altri che si sono pur sollecitati. In fine S. E. nell'ultima visita, di cui ha onorato quei lavori, ha prescritto qualche altro cangiamento ed ha dato le sue sagge e precise disposizioni per quelli da eseguirsi nella campagna del 1856. Onde anche di essi si fa un distinto ragguaglio.

Per manco di oblatori alle subaste l'appalto di tutt' i lavori di compimento del porto e del lazzaretto è approvato a favore di certo Gaetano Marciano coll'aumento del 7 per 100, il quale è poi anche incluso ne'mentovati progetti suppletori.

Intanto le antiche informi e sdrucite fabbriche in sullo *Scoglio del Lazzaretto* si riducono per cura del Real Ministero dell'Interno ad acconcio Lazzaretto *di osservazione*, secondo due progetti dell' architetto Laghezza ascendenti insieme a duc. 39,466. 30, la cui spesa è per ordine di S. M. anticipata eziandio da questo Real Ministero ed ora vuole essergli restituita col prezzo della vendita dell'abolito Lazzaretto di Posilipo e con altri fondi di quel Ministero.

Debbe altresì bonificarsi la pianura de' Bagnoli e ne è stato testè sollecitato il progetto.

L' opera è diretta dal suddetto Ingegnere Maiuri sotto la dipendenza dell'Ispettore del Ripartimento Sig. Oberty, ed il dettaglio ne è confidato agl' ingegneri Padula e Giustini, di cui uno deve anche pernottare nell'Isola.

4

Molti e svariati fondi sono successivamente allogati ad una tanta impresa, cioè: 1.° Nel 1832 un prestito forzoso su'negozianti di duc. 59,050; — 2.° Nel 1833 una tassa unica di duc. 24mila a carico delle Provincie e de'Comuni marittimi; — 3.° Nel 1834 un sussidio anche unico da'fondi di sei Provincie di duc. 4600 ; — 4.° E dal 1835 una tassa di annui ducati 20mila a carico delle Provincie e della Città di Napoli, ridotta dal 1845 a duc. 17,000 , e che deve tuttavia continuare fino a che non sia saldata la spesa del porto e del Lazzaretto nonchè restituito l'imprestito. Anche di ciascuno di questi cespiti si ragiona partitamente. Dal 1854 l'opera doveva avere assegnati da'30 ai 35mila ducati l'anno, e ciò che mancava supplirsi dalla Tesoreria Generale,salvo a costei di rivalersene mercè la continuazione della tassa di duc. 17 mila. Poscia però è da S. M. ordinato che non più i lavori seguano la misura dell'assegno, ma questo si proporzioni a quanti più lavori possono farsi in ciascuna campagna con un indefinito supplemento a carico della mentovata Tesoreria Generale. Essa pertanto anticipa nel 1855, in cui si cominciano i lavori, duc. 20mila, e deve ancora pagarne altri 10 mila a compimento di 30mila. Ne anticiperà nel 1856 duc. 20mila , oltre gli altrettanti già apprestati per parte delle Provincie.

Finalmente ha l'opera uno Stato discusso ed una Cassa speciale, nella quale esistevano a tutto dicembre 1854 ducati 14898.64.

Per la passata amministrazione de'fondi di quest'opera dal 1836 al 1847 è chiamato dalla G. C. de' Conti a rendiconto l'Ufiziale di Ripartimento dell'abolito Ministero degli Affari Interni sig. Grossi, che ne teneva la Madrefede in testa sua. Ma n'è non guari appresso acclarato.

2° Faro.

Sulla torre posta all'estremità del molo di ponente, ed all'altezza di palmi 70 è un faro lenticolare di 4.° ordine a brevi ecclissi di 30 in 30 secondi.

Il progetto di esso fa parte di quelli del porto, con i cui fondi si effettuisce. Oltre al primitivo di duc. 1800, se n'esegue col metodo *d'ordine* un altro suppletorio di duc. 237.25, e per una casetta in giro alla torre ad uso del Guardiano si spendono altri duc. 368.01. In uno duc. 2405.26.

La spesa della macchina fornita da Lepaute, anche come saggio del nuovo sistema lenticolare di M. Fresnel, non si rileva dalle carte. Quella di rotazione col carretto mobile è stata testè racconciata onde servire al ricambio degli altri fari colla spesa di duc. 25, e sostituita in quello di Nisida da una nuova macchina costruita qui in Napoli dal sig. Bernard colla spesa di duc. 163. Essa è istallata il 19 ottobre 1855, ed è pur commesso a Parigi il ricambio delle mal ridotte tre lampade attuali dell'apparecchio con altrettante *a moderatore* colla spesa di duc. 55.

Questo faro è acceso il 3 luglio 1841 ed il suo mantenimento eseguito il primo mese in economia, per il resto di quell'anno a tutto maggio 1842 in appalto coll'estaglio di duc. 25 al mese, e dal 1.° giugno seguente anche in appalto coll'estaglio mensile di duc. 24 fino al 1.° marzo 1850, in cui è compreso nell'appalto generale con Salvi, ed allora per metterlo in istato di consegna e compierne l'approvigionamento e le decorazioni si spendono altri duc. 183.60.

Per le condizioni particolari dell'Isola al Guardiano Raffaele Balestrieri se ne aggiunge un secondo per nome Biagio Attardi con duc. 8 al mese.

Pel mantenimento della nuova casetta si paga al detto appaltatore de'fari Vincenzo Salvi l'estaglio di altro ducato uno

al mese, oltre duc. 24 già pagati al Guardiano, che prima della costruzione di quella dovette appigionarsi una casa.

PORTI DELLA CAPITALE.

Cenno storico delle vicende del nostro porto — Descrizione della rada di Napoli.

Svariati progetti per l' immegliamento ed ampliamento del porto attuale — Fin dal 1832 il Consiglio provinciale di Napoli domanda il prolungamento del molo verso levante. Incaricato per ordine Sovrano l'Ispettore d'acque e strade de Fazio di compilarne il progetto ne dice enorme la spesa e quasi insuperabili le difficoltà, proponendo prolungarsi invece il molo a martello nella stessa direzione di greco, o divergersi alcun poco ad ostro per la lunghezza di palmi 1200 colla spesa di duc. 256,200 se a molo continuato, e di duc. 243,100 se a trafori, oltre a duc. 480mila per dare un'inclinazione alle banchine della strada *dell' Immacolatella* e del porto, la cui costruzione verticale aumenta la così nota e pericolosa *risacca;* ma quello stesso espediente di tanto costo si dice da lui più dispendioso che utile. La straordinaria tempesta di mare del 1838 fa sentire più forte l'augustia del porto attuale e chiedere il prolungamento del molo a martello. Concepisce allora S. M. la grande idea di sovvenire a tutt'i bisogni della Marina militare e mercantile.

Varie Commessioni se ne incaricano dalla M. S., ed una anche se ne aduna all'Augusta Sua presenza composta de'più elevati e competenti Personaggi, e varie pur sono le opinioni e gli ordini che si succedono intorno ad un oggetto di sì alta importanza. Ma finalmente si prende il partito di lasciar tutto alla Marina di commercio il porto attuale e di edificarne un altro per la Marina militare, prolungando il molo già iniziato dal Fontana nel 1603 e poi continuato a' nostri giorni dal Colonnello Cuciniello senz'alcun piano determinato per

palmi 383.25 in continuazione della punta di *S. Vincenzo* all'imboccatura della Darsena.

1.° Porto Militare S. Vincenzo.

Il progetto approvato ne stima la spesa a duc. 680mila circa, esclusi i magazzini, una batteria casamattata e simili. Con questa spesa dee farsi un molo lungo palmi 1000 compresi i palmi 383.25 già eseguiti dal Cuciniello, composto di un braccio e di un martello, entrambi d' opera cementizia con robusta scogliera addossatavi a difesa dalle onde e con un faro nell' estremità nonché una banchina con rispettiva scogliera ed imbarcatoi nella *Via lunga* della Darsena. Ma poi per rendere il porto più ampio e capace ordina S. M. aumentarsi la lunghezza di quel molo fino a palmi 1546, ricadendone l' estremo alla profondità di palmi 57 in acqua.

La *direzione* n'è confidata dapprima allo stesso Colonnello Cuciniello ed il *dettaglio* al ch. architetto Stefano Gasse, alla dipendenza del Real Ministero delle Finanze. Ma poi morto il Gasse, è trasferita nella massima parte al Capitano del Genio D. Clemente Fonseca assistito da due giovani del Gasse D. Luigi Pinga, e D. Luigi d'Angelo; ed a lui pertanto vuol tornarsi la lode della riuscita e mirabile perfezione di sì grandiosi lavori. Un dritto del 2 per 100 a carico della Tesoreria Generale sull' importo de' lavori è pagato nel 1841 a Fonseca, e dal 1842 al 1850 si pone da parte per gratificarne le persone più meritevoli, distribuendosene nel 1845 per istraordinarie gratificazioni duc. 500 a Fonseca, duc. 300 per cadauno a Pinga e d'Angelo e duc. 300 al 2.° Ripartimento del Real Ministero delle Finanze, da cui l'opera allora dipendeva. Un altro dritto del 4 per 100 si ritiene a carico degli appaltatori ed è distribuito nel 1841 per metà a Fonseca, e per l'altra metà a Pinga e d' Angelo, e negli anni seguenti per 2 $^{1}/_{2}$

al primo ed 1 $^1/_2$ a'secondi. Il 2 $^1/_2$ non si paga a Fonseca per ordine Sovrano sull'importo degli scogli gittati al porto d'Ischia nel 1853 e 1854, e pertanto cede a beneficio dell' opera.

Una *Commessione* è destinata da S. M. per l' esame delle misure, la quale si compone di presente del Generale Cav. D. Gabriele de Tommaso Presidente, dell' Ispettor generale d' acque e strade Cav. Giura e dell' Ingegnere della Real Casa Cav. D. Gaetano Genovese Segretario con voto. La sola misura del 1851 è approvata senza il suo avviso. Per l' esame delle prime otto dal 1841 al 1848 la M. S. le accorda duc. 100 netti per ciascun componente, riserbandosi determinare l' ulteriore compenso ad essa spettante in seguito dell'esame della misura finale.

L'*appalto* dell'opera è conchiuso il 4 agosto 1840 co'fratelli Giacomo e Giuseppe Perillo, i quali vengono poi sostituiti il 4 giugno 1853 da'fratelli de Santo.

Il nuovo molo cominciato nel 1841 è compiuto nel 1854.

La *spesa* n'è sostenuta ne'primi anni fino al 1848 per 3[4 dalla Finanza e per 1[4 dalla Marina, e negli altri dal 1849 al 1854 interamente da questo Real Ministero. La Real Marina s'incarica poi interamente della costruzione de' magazzini, delle batterie e di tutti gli altri accessorî di questo genere.

Gli *assegnamenti* annuali fatti a questa guisa ascendono finora a ducati 878,089.93, compresi ducati 3089.93 invertiti da un altro fondo nel 1855, cioè ducati 728,089.93 a carico della Finanza e ducati 150mila a carico della Marina.

L'importo de' *lavori*, secondo le misure annuali, è fino al 1853 di ducati 791,962.36, di cui ducati 753,244.24 dovuti agli appaltatori; ducati 7 mila da ritenersi pel convenuto aumento della loro cauzione ed impiegarsi sul Gran Libro; ducati 31,678.49 per dritto del 4 per 100 agl' Ingegneri direttore e di dettaglio; e ducati 38 per ispese di copiatura delle

misure dal 1850 al 1852. La misura del 1853 si trova ancora per esame presso la Commessione suddetta, e quella del 1854, ch'è pur la finale, si aspetta tuttavia dal Colonnello Fonseca. Nondimeno anche per quest'ultimo anno si hanno già i suoi certificati e scandagli ascendenti insieme a ducati 22728.20 a compimento di ducati 814,690.56.

Si sono finora *pagati* ducati 850,013.14, di cui ducati 821,406.92 per lavori; ducati 3816.64 per compenso di danni o di occupazione di suolo pel taglio degli scogli; ducati 5.90 per ispese di liti; ducati 372 per compensi e gratificazioni per la revisione delle misure; e ducati 24411.68 invertiti pei lavori del nuovo porto d'Ischia.

I ducati 821,406.92 pagati pe'lavori sono suddistinti come segue, cioè: agli appaltatori netti di ritenuta due. 773,920.20; alla Tesoreria Generale per aumento di cauzione de'fratelli de Santo per impiegarli sul Gran Libro (chè i ducati 4000 ritenuti già per la stessa causa da'fratelli Perillo non sono stati ancora pagati ed impiegati) ducati 4029.06; al direttore Fonseca per dritto al 2 per 100 nel 1841 ducati 972.94, e per simile dritto al 2 ½ dal 1842 in poi ducati 18,797.33; agl'Ingegneri di dettaglio Pinga e d'Angelo per dritto al 2 per 100 nel 1841 ducati 972. 94, e negli anni seguenti all'1 ½ ducati 11489.85; ai medesimi per ispesa di copiatura delle misure ducati 38; al direttore Fonseca per l'altro dritto del 2 per 100 a carico della Tesoreria Generale nel solo anno 1841 ducati 972.94; al *fondo a parte* del 2 per 100 a carico della medesima, liberato dal 1842 in poi a disposizione di S. M. per gratificarne le persone più meritevoli ed abolito nel 1850, ducati 10213.66.

Tra i lavori eseguiti negli anni 1853 e 1854 colla spesa riunita di ducati 64,472.43 netti del 2 1¦2 per 100 non pagato a Fonseca sull'importo degli scogli gittati ad Ischia sono pur comprese le seguenti scogliere, cioè: di S. Lucia a mare per ducati 32,233.73; alla punta del Castello dell'Ovo per

ducati 1543.29; ed all'entrata del nuovo porto d'Ischia per ducati 13,704.82.

La differenza di ducati 6716.13 tra l'importo de'lavori in ducati 814,690.56 e ciò che si è pagato per essi in ducati 821,406. 92 dipende dacchè nella prima cifra desunta dalle misure non sono compresi ducati 11186. 60 pagati dal 1841 al 1850 per l'abolito dritto del 2 per 100 a carico della Tesoreria Generale, e nell'altra ricavata dagli ordinativi non sono compresi 1.° i cennati ducati 4000, che si sono ritenuti dagli appaltatori de Santo per aumento della loro cauzione e poi non si sono pagati al Tesoriere Generale per impiegarli sul G. L.; 2.° ducati 52. 69 che si sono ritenuti per la stessa causa da'fratelli de Santo a compimento di ducati 4081. 75 e che poi si è omesso di pagare al Tesoriere Generale per lo stess' oggetto; 3.° ducati 351. 38 che si sono ritenuti nel 1853 e 1854 a carico degli appaltatori pel dritto del 2 1|2 per 100 a Fonseca e poi non si sono pagati a costui perchè riguardanti gli scogli gittati ad Ischia, ma sono rimasti a beneficio dell'opera; e 4.° finalmente ducati 63. 78 che restano tuttavia a pagare a saldo della misura del 1853, la quale, come si è detto, si sta ancora esaminando. Così l'indicata differenza si riduce a soli ducati 2.39, che è un errore certamente disprezzabile per una cifra sì forte.

La differenza poi di ducati 28,076.92 fra la totalità delle somme assegnate in ducati 878,079.93 e di quelle pagate in ducati 850,013.01, mentre pur niente avanza sullo Stato discusso di questo fondo, dipende forse dall'essersi invertiti i superi di ciascun esercizio; ma del resto non può spiegarsi a punto fisso.

La differenza finalmente di ducati 554.33 tra ciò che si è pagato agl'Ingegneri direttore e di dettaglio pel dritto del 4 per 100 a carico degli appaltatori nella somma riunita di ducati 32232.82 e ciò che si doveva pagare in ducati 31,678.49 deriva dacchè in quest'ultima cifra non sono com-

presi ducati 909.12 di simile dritto rispondente all'importo de'certificati del 1854 in ducati 22728.20, e dalla prima sono esclusi ducati 351.47 non pagati a Fonseca sullo stesso dritto per gli scogli gittati ad Ischia nel 1853 e 1854 nonchè ducati 2.55, che restano tuttavia a pagare a saldo della detta misura del 1853. Perciò non rimane, che l'errore anche disprezzabile di grana 77 pagati di meno.

Tutti questi risultati sono giustificati e dimostrati da acconci *statini* posti in fine dell'articolo.

2.° *Porto mercantile.*

Compiuto il porto militare, rinasce naturalmente il desiderio dell'ampliazione e dell'immegliamento di questo, il cui bisogno è vivamente sentito dal cresciuto commercio della metropoli. Discorse brevemente le varie proposte fatte all'uopo, si ragiona più specialmente di quella recata in mezzo nel 1853 dal direttore dell'Amministrazione della navigazione a vapore del Regno signor Augusto Viollier di prolungarsi cioè l'attuale molo a martello e costruirsi un pennello nella Marina a piè del Forte del Carmine, profferendosi ad altre imposte sulla navigazione da lui rappresentata fino a che il Real Tesoro non si rivarrebbe della spesa necessaria all'oggetto. Una Commessione composta dal Capitano di vascello Salazar, dall'Ispettore generale d'acque e strade Cavalier Giura e dall' Ispettore della Rocca ha da S. M. il carico di discutere non solo questa duplice proposta, ma eziandio l'altra di costruirsi un braccio di molo fuori la punta del Castello dell'Ovo, ove si è già fatta nel 1853 una scogliera. Essa le rigetta tutte e tre, ed esponendo diverse idee intese a migliorare la condizione de' porti militare e mercantile ne bilancia i rispettivi vantaggi ed inconvenienti, finchè escogitandone una, la quale riassuma tutt'i vantaggi delle altre, ne escluda gl' inconvenienti e soddisfaccia a'presenti e futuri bisogni del

commercio, propone 1.° spingersi un molo rettilineo per 1200 palmi dalla spiaggia nella direzione di S 22°, 5′ SE con un martello lungo palmi 1450 in continuazione di questo nella direzione di S 17°,5′SO, la cui estremità a libeccio disti per 1000 palmi dal basamento della lanterna, onde rivolgere a scirocco la bocca del porto mercantile; 2.° demolire l'attuale molo a martello per gli ultimi 780 palmi, onde aprire tal nuova bocca del porto per la larghezza di palmi 900; e 3.° prolungare il molo militare per altri 2000 palmi, declinando dalla sua direzione sotto un angolo di 148°, onde riparare la nuova bocca medesima da tutt'i venti nocivi. E queste opere tutte costerebbero ducati 2,100,000, che la Commessione avvisa dover pesare per una terza parte a carico della Marina militare e per due terze parti della mercantile. Sommesso a S. M. questo dotto lavoro, la M. S. pur degnandosi lodarlo vuole che se ne differisca a miglior tempo l'esecuzione; ma poi cedendo a'voti del Consiglio provinciale del 1854, permette sentirsi la Camera consultiva di commercio e quindi la Consulta de'Reali Dominî di qua dal Faro su'mezzi necessarî ad una tanta impresa. La prima propone un doppio dritto di tonnellaggio, il cui prodotto si calcola di annui ducati 15 mila. Si attende il parere dell'altra.

FARI DI NAPOLI.

1.° *Faro sulla gran* Torre del Molo.

È questo un faro di 3.° ordine a brevi ecclissi con un intramezzo di luce a due periodi, uno costante di circa 70″ e l'altro variabile di circa 50″ composto di un vivo splendore, preceduto e seguito da una diminuzione graduale della luce costante. L'intervallo della massima luce è di 2′. La luce costante è visibile fin dalle bocche di Capri, ed il massimo splendore anche dalla metà del golfo sotto qualunque condizione

atmosferica. Esso si eleva di palmi 184 sul livello medio del mare.

L'antica torre conosciuta sotto il nome di *Lanterna del molo* era fornita di un vecchio lanternino con 15 *quinquets*. Ora un altro se ne costruisce dapprima in cambio dalla Real Marina colla spesa di ducati 194. 30, ed una macchina si acquista per illuminarlo a *gas*. Ma poi smessa questa idea, vi è istallato diffinitivamente il faro di 3.° ordine già descritto.

Per rendere il sommo della torre capace di ricevere la nuova macchina si approva un primo progetto dell'Ingegnere Lauria di ducati 1267.80, che poi si aumenta a duc. 8693.37 per la necessità di rafforzare il fusto della torre medesima, e migliorarne la scala e tutta restaurarla e decorarla. Questi lavori sono eseguiti ad ordine dagli appaltatori Perillo, e la spesa ne ascende a ducati 9040.17. Sembra però che per ordini verbali del Direttore di Guerra e Marina del tempo, e per le molte decorazioni aggiuntevi, tra cui una scala di marmo, questa spesa sia poi portata a ducati 15786.83, di cui si spendono effettivamente duc. 15283.63, consegnandosi alla dectma Direzione del Genio i materiali del vecchio lanternino. Per non far mancare la luce nel corso di questi lavori si costruisce sulla balconata superiore della torre un piccolo camerino di legno chiuso a telai e lastre colla spesa di ducati 70.07, e vi si alloga provvisoriamente il faro di 5.° ordine, destinato alla torretta *di S. Gennaro* all'ingresso del porto mercantile.

L'apparecchio di questo faro è fornito da Lepaute al prezzo di ducati 5279.78 con altri ducati 1584.62 di spese: in uno ducati 6864.40. Esso è acceso il 1.° aprile 1843 ed il servizio affidatone pe' primi 15 mesi alle cure del signor Lauria forma l'obbietto di uno speciale contratto di appalto e Regolamento approvato con Sovrana Risoluzione del 25 marzo 1845.

Non solo tutte le spese di costruzione, ma anche l'estaglio di mantenimento e d'illuminazione sono a carico della Real

Marina, che paga per questo secondo oggetto annui ducati 1154.66, inclusi ducati 36 al macchinista Bernard, ed ha chiesto testè esserne esonerata, come meglio si è detto nell'*Introduzione*.

2.° *Faro sulla torretta* di S. Gennaro.

La spesa di costruzione e manutenzione di questo faro si mette a carico del Ramo, cui sono commessi i lavori di ampliamento del porto mercantile, e s'imputa al fondo provinciale addetto alla costruzione ed al mantenimento de'fari.

Per la riduzione della torre e per la costruzione di un camerino da riporvi gli oggetti necessari alla manutenzione del faro si spendono ducati 854. 86; altri ducati 16. 36 pel rimpiazzo di tal camerino occupato dalle nuove fortificazioni; e ducati 16 per una divisione di legno nel Corpo di Guardia della batteria per alloggio del guardiano. In uno due. 887.22.

L'apparecchio di 5.° ordine a lume fisso colla corrispondente lanterna fornito da Lepaute importa ducati 951. 39, oltre ducati 292.80 di spese, ed altri ducati 165.92 occorsi per fare alla lanterna de'telaretti di bronzo mobili a viti, onde poterne togliere le lastre quando si fanno le salve dalla sottoposta batteria. In una delle quali essendosene fracassate otto, si rimpiazzano colla spesa di altri ducati 83.70.

Questo faro è acceso il 10 giugno 1843 ed il mantenimento datone in appalto per ducati 24 al mese, inclusi ducati 10 al guardiano, finchè il 1.° marzo 1850 è compreso nell'appalto generale con Salvi, accordandosi allora ad esso guardiano un soprassoldo di ducati 2 al mese a carico dell'Amministrazione in considerazione di mancargli nel faro medesimo l'abitazione.

UFFIZIO DELLA SOPRAINTENDENZA GENERALE DI SALUTE.

S. M. vuole nel 1855 che, appena il capitolo dello Stato discusso di questo Real Ministero addetto alla manutenzione de' lazzaretti ne porga la latitudine, sia rivaluto l'attual Soprintendente generale di salute di ducati 511.32 spesi di suo danaro per racconciare le vecchie suppellettili del suo Ufizio, comperarne delle altre necessarie al decoro dell'Amministrazione e formare ed ordinare un più acconcio archivio.

PORTO DEL GRANATELLO.

Questo porto trovasi dichiarato *militare* con Decreto del 3 settembre 1813, nè però il Comune di Portici ha mai nulla pagato pel cavafondo a vapore che lo ha periodicamente spurgato. Ad impedirne il colmamento se n'è da pochi anni traforato il molo al principio. La decima direzione del Genio ha speso ducati 2100 nel 1855 per ripararne la punta danneggiata da'marosi, ed altri ducati 12 mila doveva spendere nel 1856 per rafforzarla. Ma si è allegato che, dopo la costruzione del porto militare *S. Vincenzo,* sia questo divenuto di uso esclusivo del commercio, e così n'è surta la Sovrana Risoluzione di massima che la manutenzione de' porti mercantili si appartenga a questo Real Ministero sui fondi della Finanza. Del resto non si è deciso se quello del Granatello sia tale, nel qual caso il Real Ministero di Marina dovrebbe passarne a quello de'Lavori Pubblici anche la dote corrispondente.

PORTO DI CASTELLAMMARE.

1.° *Banchina.*

La restaurazione di questa banchina è a carico del Comune. Nel 1836 si leva una perizia di ducati 183.88 per urgentis-

simi accomodi della medesima, ma se ne ignora l'esecuzione. Il Comune d'accordo colle Autorità militari ne ravvicina le colonne, che lungo la Marina segnano i limiti della giurisdizione del Capitano del porto, per impedire che vi passino le carrette e ne guastino il basolato co'pesanti lor carichi.

2.° *Ampliamento del porto.*

Essendo nel molo attuale aperti due scali per l'alaggio e varo de' Reali legni che si raddobbano o si costruiscono in quel Cantiere, i legni mercantili e da guerra non potrebbero ormeggiarsi che alla punta del molo medesimo. Pertanto se ne chiede il prolungamento dal Consiglio distrettuale del 1847, ed il Consiglio provinciale del 1854 domanda anch' esso che si amplii questo porto di palmi 1500, anticipandosene la spesa dal Real Tesoro per rivalersene con un dritto di ancoraggio. S. M. non permette di sentirsi la Camera consultiva di commercio e quindi la Consulta su questa imposta a carico della navigazione; ma comanda non guari dopo al Cavaliere Quaranta di costruire nel 1856 col solito sistema *economico* una scogliera, secondo le norme dettategli dalla M. S. per prolungare il molo militare.

3.° *Faro.*

È questo un faro di 4.° ordine a brevi ecclissi posto nel Forte del molo.

Pe'lavori della torre si spendono ducati 2684. 34, oltre ducati 8. 05 per alcuni altri piccoli accommodi e ducati 70.03 per iscolpirvi una iscrizione lapidaria dettata dal chiarissimo commendatore D. Bernardo Quaranta.

L'apparecchio colla rispettiva lanterna fornito da Lepaute importa ducati 1800.79, oltre ducati 529.69 di spese.

Esso è acceso il 5 marzo 1843 ed affidato provvisoriamente

in appalto d'illuminazione al guardia d'artiglieria Luigi Solofra con ducati 16 al mese finchè non è compreso nell'appalto generale con Salvi il 1.° marzo 1850,ed allora per compierne l'approvigionamento si spendono altri ducati 218.51.

La spesa di costruzione e manutenzione di questo faro è anticipata dal Comune, cui si cede in cambio l'esazione del dritto di lanternaggio; ma poi incamerato questo alla Provincia e restituitole il carico della manutenzione del faro, è fatto ritenere al Comune il suo ratizzo per le opere pubbliche provinciali in anni ducati 580 fino all'estinzione del suo credito, il quale tra costruzione e manutenzione ascendeva fino a tutto luglio 1846 a ducati 5570.30, mentre il prodotto del dritto di lanternaggio fino alla stessa epoca era stato appena di ducati 1570.

FARO DELLA CAMPANELLA.

È questo un faro di 4.° ordine a lume fisso posto sulla punta della Campanella a picco sul mare di rincontro all'Isola di Capri all'altezza di palmi 90 sul livello medio del mare, e visibile alla distanza di 10 miglia.

Se ne acquista l'antica torre dal proprietario e si riduce colla spesa di ducati 3425.12, incluso il trasporto in essa degli oggetti venuti di Parigi, i quali importano duc. 1161.45, oltre ducati 289.20 per ispese di trasporto, imbarco ec. di questo e dell'altro faro di Baia. Per la provvisoria custodia di questo faro dal 5 settembre agli 11 dicembre 1845 si pagano al sindaco di Massalubrense ducati 24.50, e dagli 11 dicembre detto in poi ducati 6 al mese al sergente degli artiglieri littorali Giuseppe de Maio di stazione lì presso.

Il 15 aprile 1847 si accende il nuovo faro,e l'illuminazione se ne cura provvisoriamente in economia dal sig. Bernard fino a che nel 1.° marzo 1850 è compreso nell'appalto generale d'illuminazione insieme e di mantenimento con Salvi.

Per rifornirlo e rimetterlo due volte in istato di consegna si spendono in tutto ducati 322.45.

FARO DI CAPRI.

Nel piano della Commissione è questo un faro di 1.° ordine da collocarsi sulla punta *Carena*.

Per la costruzione della sua torre fin dal 1846 l' Ingegnere Lauria presenta un progetto di ducati 27,460.60, che la Direzione Generale di ponti e strade trova regolare. La deputazione delle opere pubblichc provinciali vi alloga un fondo di annui ducati 4000 dal 1848 inclusive in poi, ed i fratelli Perillo offrono eseguirlo in quattro anni co'ducati 8000 disponibili nel 1849, e con ducati 4000 in ciascuno degli anni seguenti fino allo sconto dell' intera somma da non eccedere i ducati 28 mila, sottoponendosi eziandio allo sperimento delle subaste. Ma S. M. ben due volte rescrive che differendosi ad altro tempo l'esecuzione di quest'opera si addica a più util cosa la somma per essa disponibile. Su di che si aspetta l'avviso chiesto fin dal 1850 all'Intendente di Napoli [1].

PORTO DI SALERNO.

Costa questo porto di un braccio perpendicolare alla spiaggia con altro volgente a sinistra da scirocco a maestro; ma è colmato per forma che alla punta di tal molo vi sono appena due palmi d'acqua. Nel 1846 l'Ingegnere Lauria propone trasportarsi nel seno a destra, che chiuso a dritta dal monte ha una maggiore profondità, costruendosi quivi un molo isolato di palmi 1200 parallelo alla spiaggia per ottenere una profondità media di palmi 28 colla spesa di duc. 337,042.11. Nel 1847 l'architetto D. Ulisse Rizzi propone invece prolun-

[1] Questo faro importantissimo è stato poi dalla M. S. approvato.

garsi l'antico molo e costruirsene un nuovo di palmi 1000 a partire dalla punta di tal prolungamento a foggia di gomito da est verso ovest colla spesa di ducati 125 mila. Il Consiglio d'Ingegneri rigettando questo secondo progetto, come al tutto ipotetico, adottà il primo, aumentandolo però a ducati 367,682.31 per la giunta che vi fa del salpamento degli scogli, i quali sbarrano l'antica bocca tra il molo ed il lido, e sono reputati principal cagione degl'interrimenti. S. M. approva per ora solo quest'ultima operazione, come saggio dell'effetto che produrrà sugl'interrimenti medesimi.

Fin dal 1847 il decurionato di Salerno propone diversi cespiti comunali ascendenti insieme ad annui ducati 11200, ed il Consiglio provinciale poi un ratizzo su'comuni marittimi della provincia fino a ducati 5000 nonchè l'inversione degli annui ducati 800 che la provincia contribuisce pel porto di Nisida. Questi mezzi sono approvati da S. M. con Sovrana Risoluzione del 10 dicembre 1852, fuori solo gli annui ducati 800 del porto di Nisida, ed altri ducati 740 non più disponibili da parte del Comune. Ma gli annui ducati 10460 così approvati per parte di quest'ultimo svaniscono nel suo Stato discusso del 1854, e rimane il solo ratizzo a carico de'Comuni marittimi della provincia, il quale è poi approvato e messo in riscossione dal 1854 in poi, ponendosi a moltiplico con acquisto di rendita iscritta sul Gran Libro. A questo si è ora aggiunto un articolo di ducati 1000 proposto dal Consiglio provinciale del 1855 nello Stato discusso delle opere pubbliche provinciali del 1856.

L'Intendente Valia fa giudiziosamente osservare che con questa sparuta somma si vorrebbero almeno 10 anni per eseguire il solo salpamento della scogliera, e meglio di un secolo per costruire il porto, mentre è risaputo che le opere idrauliche non patiscono per loro indole assai minori indugi, e d'altronde assicura che lo stato di quei bassi fondi si è notabilmente mutato da quello che era nel 1846. Spedito allora il

signor Lauria a verificarlo non trova alcun cangiamento; ma interrogato se possa almeno nulla risparmiarsi dalla spesa proposta, riduce il salpamento della scogliera a duc. 1300 e questo lavoro è approvato per aversi un' apertura larga palmi 150, in cui si ristabilisca prontamente una corrente fra i due seni del porto attuale e del nuovo. In quanto poi alla spesa del porto, altro risparmio non sa proporre il sig. Lauria che farsi per ora senza delle banchine lungo la spiaggia ed il molo antico, ed anco costruire il molo isolato per soli palmi 400, onde aver prestamente un certo spazio riparato e prolungarlo poi a seconda dei mezzi. Nel primo caso la spesa suddetta si ridurrebbe a ducati 218398.12, e nell'altro a ducati 72800, ossia co' ducati 1300 pel salpamento degli scogli a ducati 74100 in tutto. Quest' ultimo pensiero è applaudito dal Consiglio d' ingegneri, e pertanto ridotta la spesa ad una cifra discreta s'impegna colle più calde parole lo zelo personale del nuovo Intendente Commendatore Ajossa per la pronta attuazione di un opera di tanta utilità, esortandolo a far ristabilire dal Decurionato i mezzi altra volta proposti ed aggiungnervene altri sia dal Comune stesso, e sia dalla Provincia.

Invece di Salerno, si era domandato costruire il nuovo porto nella marina di Vietri all' ancoraggio di *Fuondi*, o nel seno all' occidente della marina di Amalfi. Ma esaminatisi anche questi siti dal signor Lauria, n'è risultata la loro inopportunità. Anzi ha egli proposto, ed il Consiglio d' Ingegneri approvato costruire un braccio di scogliera nel seno detto *di S. Caterina* ad occidente della marina d'Amalfi, e già per mezzo dell' Intendente è stato interrogato quel Decurionato su' mezzi che potrebbe per avventura addirvi.

Esistevano in cassa a tutto il 13 marzo 1855 duc. 2389.35.

In mancanza di deputazione e cassiere speciale, il ratizzo si esige dallo stesso cassiere provinciale, il qualè però ne tiene un conto separato e non percepisce alcun premio.

PORTO DI AGROPOLI.

Descrizione della marina di Agropoli e del suo porto naturale. Nel 1841 l'ingegnere D. Raffaele Petrilli in una sua Memoria propone sgombrarsene il fondo dagli scogli che vi sono disseminati e riporli a foggia di una diga nella così detta *Punta dell'ospizio* colla spesa di ducati 2100. Ma non vi sono disponibili che ducati 389. 30, prodotto di una tassa d'ancoraggio, la quale rende circa annui ducati 50. Si autorizza pertanto l'apertura di una soscrizione volontaria, ed il Consiglio provinciale del 1841 accorda sui fondi provinciali un soccorso di ducati 1000 pagabile nei due anni seguenti. S' incarica allora l'ingegnere Lauria di compilarne un regolare progetto coll'anticipazione di ducati 30 dal fondo anzidetto. Ma egli non vi adempie prima di febbraio 1846, e stimando la costruzione di uu porto difficile e dispendioso, propone farsi soltanto un imbarcatoio lungo palmi 120, ed una diga a scogliera isolata di palmi 300 con una stradetta nel lido per accedere al primo lunga palmi 135 colla spesa di ducati 11146.08. Ad avviso del Consiglio d'Ingegneri questo progetto è approvato insieme al compenso di Lauria al $^1/_2$ per $^0/_0$ oltre i ducati 30 suddetti. Ma anche questa modesta spesa si trova superiore agli scarsi mezzi del Comune, e quindi sulla sua domanda avvalorata dal Consiglio d'Intendenza e dallo stesso Consiglio d'ingegneri, si torna all'idea del signor Petrilli, e se ne approva nel 1848 l'esecuzione *in economia* colle debite avvertenze. Ma poi non se ne è avuto più contezza.

All'opera fu già destinata una special deputazione, e si attendeva la nomina del cassiere e la formazione del suo particolare stato discusso; ma nemmeno se ne è avuto più contezza.

PORTO DI PALINURO.

Il Consiglio provinciale del 1842 ne chiede la restaurazione, e quello del 1845 lo spurgamento e la costruzione dei moli, opera che si dice utilissima al commercio del Cilento e di non molta spesa. Ma poi ne è rimandata a miglior tempo l'esecuzione su i voti dello stesso Consiglio del 1846. Rimane così sospeso l'incarico dato al signor Lauria, ed indi al signor Petrilli, di visitarlo e proporne i lavori e la spesa coll'anticipazioue di ducati 30.

FARO NELLA MARINA *DI SCARIO* IN S. GIOVANNI A PIRO.

Descrizione della marina di Scario e del suo comodo ancoraggio. Il Consiglio provinciale del 1854 propone di segnalarlo a' naviganti con un fanale, che dice richiedere poche centinaia, costruendosi questo a spese del Real Tesoro, ed accendendosi poi e mantenendosi con un dritto di lanternaggio nonchè prestandosene il servizio delle guardie sanitarie. Anche l'Amministratore Generale di ponti e strade trova utile lo stabilimento di questo faro, ed ha il carico di subito presentarne il progetto indicando eziandio la spesa richiesta pel suo mantenimento. Ma dal 9 giugno 1855 non vi ha ancora adempito, sebbene ne abbia addotto delle scuse.

PORTO DI S. NICCOLA D'ARCELLO.

I Consigli provinciali del 1851 e 1852 chiedono l'immegliamento di questo porto naturale colla giunta di un faro a spese del Real Tesoro, aprendosi eziandio una traversa di 20 miglia per metterlo in comunicazione colla consolare di Mormanno a maggiore utilità del commercio. Ma S. M. comanda che l'opera si esegua invece co'fondi della provincia, concor-

rendovi altresì il Principato Citeriore e la Basilicata. Fin dal 17 novembre 1852 si dispone e poi sollecita più volte la compilazione de'corrispondenti progetti d'arte, per indi sentirsi le Deputazioni delle opere pubbliche delle altre due provincie sul loro concorso alla spesa. Ma nè i passati Ingegneri Martin e Todari, nè l'attuale signor Giunti vi hanno guari ancora adempito.

BANCHINA DI PAOLA.

I Consigli provinciali del 1843, 1845 e 1846, ed anche il Comune domandano la costruzione di un porto colla spesa di circa ducati 200 mila a carico del Real Tesoro, o di particolari capitalisti che vogliano a questo modo impiegare il loro danaro. L'Intendente di Calabria Citeriore magnifica anch'egli l'importanza ed utilità di questo porto, ma non sa proporre altro mezzo che un dritto di tonnellaggio su i legni ancorati col triplo per la bandiera estera.

La Camera consultiva di commercio crede di gran lunga maggiore la spesa, e tardissima la proposta maniera di rimborso. E tornando all'idea che se ne debba incaricare la Real Tesoreria, avvisa doversi preferire in tal caso a Paola un sito più adatto e centrale pe'moltissimi affari in olio di quelle provincie, come Rossano, Scilla, Tropea ecc. L'Intendente di Napoli esclude addirittura Paola per l'enormità della spesa, per la mala condizione del sito e per la natura del suo commercio, al quale bastano piccole barche che si tirano a terra.

Rigettata perciò anche da S. M. l'idea di un porto, il Consiglio provinciale del 1853 domanda almeno la costruzione di una banchina.

L'attuale Intendente ne commenda altamente l'utilità dal lato commerciale e strategico, ora specialmente che sono compiute le due traverse di Paola e Rossano e trovasi in

corso la strada militare da Castrovillari a Donnici. L'Ingegnere direttore propone all' uopo elevarsi di circa palmi 5 la scogliera già esistente, composta di grandiosi massi posti quasi in linea retta per la lunghezza di palmi 390 ed in direzione della traversia sud-sud-est, chiudere le due interruzioni della scogliera suddetta una di circa palmi 30 e l' altra di circa palmi 100, ed unirne al lido l'estremo ad esso più prossimo con un tratto di molo lungo palmi 260, calcolando l' importo di questi lavori e di un breve tratto di strada da costruirsi fino alla traversa comunale per duc. 30mila.

L' Intendente medesimo propone addirvisi l'arretrato de' ratizzi comunali per le opere pubbliche provinciali in circa ducati 27mila esigibili a circa duc. 1500 l'anno, aggiungendovisi qualche altra somma da' fondi correnti e trovandosi un appaltatore che voglia anticipare la spesa per esserne rivaluto a rate corrispondenti. Egli propone altresì di farvi contribuire le due Calabrie Ulteriori, la Basilicata, il Principato Citeriore, Terra di Lavoro e Napoli, a somiglianza di ciò che si pratica pel porto di Nisida ; ma questa idea è in certo modo respinta. Intanto S. M. ha permesso che se ne specifichi con un regolare progetto l'importo preciso, riserbandosi dopo ciò di risolvere su i fondi, e già ne è stato incaricato l' Ingegnere Banchieri coll' anticipazione di duc. 50 dalla Cassa delle opere pubbliche provinciali; ma dal 6 luglio 1855 non vi ha peranco adempito.

RIDUZIONE A PORTO O PROSCIUGAMENTO DEL LAGO *MARICELLO* IN TENIMENTO DI GIZZERIA — SIMILE RIDUZIONE DI UN SENO NATURALE FORMATOSI AL *CAPO-SUVERO*.

Si propone disseccare questo lago o ridurlo a porto, ma prevale la prima idea. Indi però rinasce l'altra, per la notizia pervenuta a S.E. che da circa un anno dietro siasi formato in

quel littorale un seno capace de'più grandi legni, e che possa ridursi a porto con poca spesa. Il che essendo confermato dai Rapporti ufiziali, ordina l'E. S. farsi uno scandaglio di quelle profondità colla descrizione delle opere necessarie e della loro spesa approssimativa, dovendovi già accedere l'Ingegnere direttore colla Deputazione provinciale. Essi non vi hanno ancora adempito. Ma un ultimo Rapporto dell'Ingegnere direttore fa presentire la poca opportunità dell'opera, ed insieme la diversità di questo seno dal lago Maricello, che per la loro vicinanza si erano considerati a prima giunta come una medesima cosa.

COSTRUZIONE DI NUOVI PORTI LUNGO LA COSTA DELLE CALABRIE SUL TIRRENO.

Mancanza di porti ed imperiosa necessità di costruirne uno sulla costa Calabrese del Tirreno. Punti principali presi all'uopo di mira.

1. Scilla.

Speciale necessità di un porto nel golfo di Gioia. Scilla che ne tiene l'estremo sud domanda nel 1848 la costruzione di un braccio di molo con iscogliera e muro di riparo in una delle sue tre cale offrendo il legname de' suoi boschi ed una somma di annui duc. 2000 per 25 anni. L'Ingegnere Palmieri in una elaborata Memoria preferisce il seno *della Fossa*; ma poichè grande è la profondità di quelle acque ed un braccio di molo stabile dalla costa del fortino *dell'Addolorata* costerebbe oltre i duc. 150mila, egli imagina una specie di sistema misto, facendo cioè un braccio di sì fatto molo della lunghezza puramente necessaria all'approdo de' battelli succeduto da una fila di frangi-onde galleggianti nella direzione verso greco, acconciamente congegnati ed assicurati con una spesa che dice non molto grande.

Il Consiglio d'Ingegneri sollevando la quistione alla sua altezza propone che si esamini innanzi tratto quale sia in Calabria il sito più adatto alla costruzione di un gran porto sul Tirreno. Incaricatone l'Ingegnere Todari, ora defunto, presenta un progetto per la costruzione di tal porto in Scilla. Ma il Consiglio d'Ingegneri ne confida la verifica all'Ispettore del Ripartimento onde porre in sodo diverse circostanze, tra cui è preventivamente diffinita da S. M. quella che il porto debba farsi nell'abitato di Scilla e non in altro punto del suo littorale.

Intanto il Comune paga al signor Todari duc. 200 in conto della sua specifica di duc. 640, sulla quale il Consiglio d'Ingegneri riserba il suo diffinitivo avviso all' esito del lavoro.

2. *Tropea.*

Il Comune di Tropea domanda nel 1833 che si costruisca un molo in continuazione del così detto *Scoglio di S. Leonardo.* Ma il progetto commessone all'Ingegnere Bausan, che riceve pur dal Comune duc. 50 pel disegno, non è stato presentato più mai, finchè risaputasi forse la dimanda di Scilla reclama Tropea la preferenza, e S. M. si degna permettere che nell' esame locale del progetto di quel porto si discuta quale de' due punti meriti essere preferito. Di questa verifica è incaricato l'Ispettore de Tommaso fin dal 1852; ma benchè premuratone ripetute fiate non vi ha punto ancora adempito.

3. *Pizzo.*

L'Ingegnere Aurineta progetta situarsi un frangi-onde galleggiante alla così detta *Punta del Macello* colla spesa di duc. 6mila per l' approdo de' vapori. Il Consiglio provinciale

del 1844 si riserba provvedere i fondi dopo l'esame commessone al Consigliere provinciale Frangipani, ma poi non se ne sa più nulla.

4. *S. Venere nel seno Vibonese.*

Descrizione e pregi di questa cala, e sua naturale attitudine alla costruzione di un porto—Questo forma l'oggetto dei voti de' Consigli provinciali dal 1824 al 1826, come delle istanze degli Arcipreti de'villaggi di Longobardo e S. Pietro, del Sindaco, de' Parrochi e de' Capitani de' legni mercantili del Pizzo, e de' Comuni di Sambiase, Maida ed altri. S. M. però vuole che se ne propongano prima i fondi; ma poi cedendo a' voti del Consiglio provinciale del 1837, il quale ne ridomanda la costruzione in preferenza di Tropea, ordina che la Direzione Generale di ponti e strade ne compili il progetto d' arte, dopo che una Commessione composta dal Tenente di vascello d' Amico, dal 1.° Tenente del Genio idraulico Cervati e dal primo pilota de Pasquale abbia esaminato le condizioni del sito e proposto le opere necessarie per costruirvi un porto e specialmente alzarvi due fari. La Commessione magnifica anch' essa i vantaggi di detto sito, come il migliore di tutto il golfo di S. Eufemia ed il più centrale delle Calabrie. Indi descritta la rada, che s' interna per cinque miglia fra la *Rocchetta di Briatico* ed il Pizzo, ed è difesa per questi estremi da' venti de' tre primi quadranti, propone per difenderla dagli altri del quarto, e segnatamente da quelli tra ponente 4° a tramontana e tramontana 7° a Greco, costruirsi una diga curvilinea dalla parte interna della così detta *Secca di Savò* (grosso banco di sabbia a levante della punta di tal nome) lasciando fra essa e la spiaggia un canale pel passaggio delle torbide.

Facendosi questa diga a struttura murale con casse di legname ed iscogliera al di fuori, la spesa se ne stima du-

cati 214mila, ed eseguendosi con grandi macigni a pietre perdute nella parte di fondazione e colla fabbrica a getto in piccole casse nella parte superiore a duc. 150, 600. A ciascuna di queste cifre si aggiungono duc. 17mila per la costruzione del faro. La spesa verrebbe ripartita fra le tre Calabrie ed i Comuni de' Distretti di Monteleone e Nicastro, additandosi per le prime il mezzo delle grana addizionali straordinarie dal 1841 in poi, e per gli altri l'ordinaria loro rendita di duc. 83458, su cui Maida, Sambiase, Briatico, Pizzo, Nicastro e Monteleone vorrebbero essere tassati più fortemente. Compiuto il porto ne sarebbero essi rimborsati col prodotto di un dritto di lanternaggio e di un dazio sull'acqua potabile che sgorga copiosa dalla cava di S. Venere.

Anche a proposito di questo porto oppugnato da Tropea, S. M. comanda nel 1840 che la Direzione Generale di ponti e strade avvisi sul punto del littorale Calabro che meriti la preferenza nell' interesse della navigazione e del commercio. L'Ispettore Oberty ha l'incarico speciale di studiare questo seno, ma benchè si abbia fin dal 1852 il lavoro della Commessione, la cui mancanza allega a scusa del lungo indugio, non per questo più vi adempie.

Intanto il Consiglio provinciale del 1851 vedendo andar per le lunghe la costruzione del porto, che già per una Sovrana Risoluzione del 17 aprile 1847 dovrebbe farsi dopo l' apertura della strada de' due mari dalla foce dell' Angitola nel golfo di S. Eufemia alle miniere di Vazzano nella marina di Stilo, e dell' altra strada lungo la marina da Cotrone per Reggio da un lato e per la Calabria Citeriore e la Basilicata dall' altro, nonchè dopo la costruzione del porto di Cotrone, fa voti che si mantenga almeno colà un fanale nell' inverno a spese della Provincia. Questo voto è approvato fin dal 23 gennaio 1852, ma trasmessone il progetto d' arte dell' Ingegnere provinciale di ducati 5680 all' esame del Consiglio d' Ingegneri, rimane quivi

paralizzato fin dal 1 decembre 1852 sotto il pretesto, che debba coordinarsene l'esame a quello da farsi sopra luogo de' progetti de' porti di Scilla, S. Venere e Tropea. L'Amministratore generale assicura in aprile 1853, che l'Ispettore de Tommaso se ne occuperà nella sua prima gita in Calabria; ma questo grave affare è tuttavia trasandato, sicchè sopra un nuovo voto del Consiglio provinciale del 1855 lo ha testè S. E. con forti parole sollecitato.

Infine le spese di progetto di questo porto si sono cavate dai fondi in massa delle opere pubbliche provinciali a tutto il 1837.

BANCHINA DI PALMI.

Descrizione della Marinella di Palmi e voti di tutto quel Distretto, perchè si costruisca colà una banchina col prodotto di una sovrimposta straordinaria alla contribuzione fondiaria dei Comuni del Distretto medesimo.

Secondo il voto dei Consigli provinciali dal 1853 al 1855 se ne fa innanzi tratto stabilire il sito ed elevare il progetto, che l'Ingegnere Palmieri presenta per la costruzione eziandio di uno scalo d'alaggio. La Direzione Generale dei ponti e strade lo trova in regola pel suo importo di duc. 9mila, oltre duc. 135 di spese ed altri duc. 1500, qualora voglia stabilirsi anche una botte d'ormeggio fuori di quel seno. È stato già incaricato l'Intendente di presentarlo all'imminente Consiglio provinciale, perchè possa destinarne i fondi.

PORTO DI REGGIO.

Gli abitanti di Reggio implorano la grazia di un porto. S. M. (D.G.) nella felice sua dimora in quella città in maggio 1840 ordina che una Commessione composta dell'Ispettore Oberty, del Tenente del Genio Colucci, e dell'Alfiere di vascello

Guillamat, ne scelga il sito e proponga le opere. La Commessione, obbedendo alla saggia scelta fatta da S. M. della cala *di Pentimele*, che altamente commenda, progetta due moli, di cui uno sia traforato della lunghezza di pal. 205 a partire dalla terra-ferma nella direzione di ovest-sud-ovest, ed il secondo della lunghezza di palmi 1200 innestato al primo sotto un angolo di 120° e con una nuova curva di grandissimo raggio costruito sopra una fondazione di scogli, restando al porto con questa disposizione di moli una semplice apertura dalla parte di est-sud-est larga palmi 370 e facilmente accessibile dal largo, ed un'ampiezza di seno di palmi 349,200 sufficiente al ricovero di 20 legni mercantili e di altrettanti legni minori, oltre l'ancoraggio de' bastimenti di ogni portata nella buona rada intorno. Propone ancora una scogliera nel seno posto verso la punta *Musitano* a difesa dei trafori del primo. Per accorrere all'ingente spesa di tutto questo in duc. 275mila si propongono svariati dazî, taluni a carico dell'intera Provincia, ed altri del Comune di Reggio, il cui prodotto si stima di annui duc. 26mila. Ma la Consulta de' Reali Dominî di quà dal Faro a relazione di un uomo di mare, quale era il suo componente Maresciallo Lettieri, chiarisce le difficoltà di costruzione e conservazione dell' opera, la sua poca o nessuna utilità dirimpetto al porto di Messina, e l'aggravio di tante industrie coll' enorme spesa, e crede doversi fare invece il nuovo porto in sito più centrale del littorale Calabro, ove sarebbe forse minore la spesa e certo maggiore l'utilità, per la quale tutte le Calabrie contribuirebbero volentieri.

CASSE D'ORMEGGIO NELLA RADA DI REGGIO.

Deposto il pensiero di un porto, il Comune si costruisce una botte d'ancoraggio colla spesa di poco oltre i duc. 1000, e provatane la grande utilità, l'Intendente in sullo scorcio

del 1848 propone costruirsene altre sei a spese del Real Tesoro per l'ormeggio dei legni della flotta di S. M., che opera nelle acque della vicina Sicilia. Ma reso libero il porto di Messina, e visto che ciascuna di quelle casse costerebbe bastantemente, se ne approvano diffinitivamente tre coll'aumento del sesto sulle dimensioni di quella attuale, e colla spesa di duc. 5400, che S.M. accorda dai fondi Regî. Circa il modo più economico di costruirle, si fanno eseguire in appalto per lo stesso prezzo di duc. 5400 da certo Rosario Sciacca da Messina, cui si pagano duc. 299.44 di più per aumento di lunghezza delle catene, oltre il 3 per 100 all'Ingegnere direttore Todari in duc. 162: in uno duc. 5861. 44. Però lo Sciacca domanda circa altri duc. 500 per preteso aumento risultato nel peso delle dette catene, ed a verificarlo si richiede al detto signor Todari la misura finale di tutto il lavoro; ma premuratone indarno per più anni muore senza adempirvi.

Una volta istallate le nuove casse nella rada in ottobre 1850, la manutenzione ne resta a carico del Comune, il quale spende per tutte e quattro dal 1845 in poi duc. 1642.45.

Affondate due di queste casse per forte traversia nell' inverno del 1854, ne è stata già rialzata o restaurata una, e l'altra perduta affatto si sta ricostruendo.

PARTE SECONDA.

MARE IONIO.

PORTO DI BOVA.

Nel 1855 le Autorità di Bova domandano farsi un porto nel seno, che dicono naturalmente formatosi alla *Torre di S. Giovanni d'Avalos* in quella Marina. L'Intendente che lo visita nel suo giro per la Provincia non lo trova punto opportuno. Si aspettano nondimeno anche le notizie d' arte commessene all'Ingegnere Palmieri.

BOTTI DI ORMEGGIO NELLA MARINA DI CATANZARO.

Per voto del Consiglio provinciale del 1852 se ne presenta il progetto di duc. 2500 a quello successivo per la destinazione de'fondi, ma esso pur trovandolo regolare si riserba proporli dopo la Sovrana approvazione, per sommetterlo alla quale trovasi fin da maggio 1854 all'esame della Direzione Generale dei ponti e strade.

BOTTI D'ORMEGGIO NELLA MARINA DI SIDERNO.

Colla Sovrana intelligenza si dichiara inutile lo stabilimento di queste botti.

PORTO DI COTRONE.

1.° Porto.

Descrizione del porto—Sua importanza come porto unico sulla costa Calabrese del Jonio. Tentativi fatti dal 1818 pel

smo spurgamento e per la costruzione di un pennello con un progetto di duc. 30700. Ma di circa duc. 50mila poi spesivi dalla Real Marina, quasi mille ne sono impiegati in lavori effettivi, ed il resto va perduto in costruzione e trasporto di legni idraulici, indennità d'Ingegneri, impiegati ec. finchè vengono meno i fondi allogativi e si abbandona l'impresa. Intanto gl'interrimenti si aumentano semprepiù, e la pubblica salute se ne risente. Perciò dopo molti anni il Consiglio provinciale domanda, che la restaurazione se ne faccia a spese della Tesoreria Generale. Il che non essendo assentito da S. M., il Decurionato di Cotrone vi destina diversi suoi cespiti, e l'altro Consiglio provinciale del 1845 opina che altri mezzi eziandio se ne debbano proporre da' Consigli generali delle altre Provincie interessate. La Consulta avvisa, che una Commessione d'Ingegneri idraulici faccia un' esatta perizia de' lavori e della spesa; che si liquidi il prodotto annuale de' due proposti dazî di esportazione cioè di grana 2 a tomolo sul grano, e di grana 20 a cantaio sul cacio, nonchè degli avanzi disponibili delle rendite patrimoniali de' Comuni del Distretto; che i Consigli provinciali delle tre Calabrie, di Basilicata e di Terra di Otranto, votino un soccorso per tre o quattro anni; e che l'Intendente della 2.ª Calabria Ulteriore presenti un calcolo approssimativo di ciò che potrà ritrarsi in ogni anno dal dritto di ancoraggio quando il porto sarà restituito, per concedersene l' esazione per un dato tempo all' appaltatore. Ma nemmeno su questo avviso si prende più alcun provvedimento.

Nel 1850 il Direttore generale di ponti e strade, recando la cagione di tanto interrimento e protrazione di spiaggia all'improvvida costruzione di circa palmi 3400 di scogliere fatta in tempi diversi, propone l' espediente di distruggerle tutte onde promuovere le corrosioni nel seno attuale, e conservando questo pe' legni al di sotto delle 200 tonnellate, costruire al di fuori alla profondità convenevole un altro molo isolato coi massi risultanti da quel salpamento di scogli. A suo avviso

S. M. ordina a' principii del 1851 che l' Ingegnere D. Alessandro Giordano esamini sopra luogo se con tal mezzo possa ottenersi l' intento ed insieme ne calcoli la spesa, salvo a destinarvisi i fondi,che si dichiara non dover gravitare per nulla sulla Tesoreria Generale. Egli riceve all' uopo un' anticipazione di duc. 200 dal Comune , ma tuttochè ne volga il quinto anno, e ne sia stato vivamente e perentoriamente affrettato, alle ripetute premure del Consiglio provinciale e del Consiglio d'Ammiragliato, non vi ha punto ancora adempito.

2.° Lanterna.

A premura dell' Intendente se ne approva nel 1852 la costruzione con facoltà di toglierne la spesa a titolo di prestito dal fondo addetto nel 1851 alla costruzione delle traverse rotabili da Catanzaro a Cotrone, per restituirsi poi dal fondo proprio che ne sarebbe allogato nel 1852. Ma trovandosi in quel tempo l' Ingegnere D. Alessandro Giordano sul luogo crede che debba prima cavarsi e restaurarsi il porto, la cui entrata non è più possibile di notte, o tutto al più che possa allogarsi un fanale provvisorio con sei becchi a riverbero sopra un basamento piramidale di fabbrica da elevarsi sul masso di tufo calcareo posto all'estremità del molo dal lato di levante. Ma questo Real Ministero ne differisce allora senza più l'esecuzione ad altro tempo.

CASSA DI ORMEGGIO NELLA MARINA DI ROSSANO.

Per voto del Consiglio provinciale del 1852 se ne rimanda da S. M. l'esecuzione a quando sarà compiuta la traversa da Paola a Rossano.

PORTO DI TARANTO.

Descrizione de'mari e del porto mercantile di Taranto—Informata S. M. nel 1853 del lungo suo abbandono, ne ordina la restaurazione nonchè lo stabilimento di una lanterna sull' adiacente Isola di S. Paolo.

1.° Porto.

Il colmamento se ne ascrive all'abuso di gittarvi le savorre, e se ne richiama per mezzo del Ministero di Marina l' attenzione e responsabilità del Capitano. Per ispurgarlo poi l'Ingegnere Milone progetta la costruzione di una banchina lunga palmi 400, e larga 14 dal *posto del telegrafo* fino alla *torre della Cittadella* avanti la Dogana con iscaletta e colonne d' ormeggio, nonchè il cavamento della rispondente porzione di porto fino alla profondità di palmi 12 presso la banchina e di pal. 16 nel resto, il tutto colla spesa di duc. 28300. Compiti i quali lavori più urgenti, si potrebbe prolungare l' indicata banchina di altri palmi 340 dalla detta Torre della Cittadella fino al ponte innanzi *Porta di Napoli* colla spesa di altri duc. 19000. Approvato da S. M. questo progetto, s' incarica l'Intendente di farne proporre i fondi dal Consiglio provinciale del 1855, ma non si sa che questo se ne sia occupato, e per questa mancanza di fondi appunto non vi è stato chi offrisse alle subaste celebrate in novembre 1855 per l'appalto di quei primi urgenti lavori. Nel chieder conto all'Intendente di questo ritardo, gli si è ingiunto di farne occupare senz'altro l'imminente Consiglio provinciale di quest'anno. Intanto il Consiglio d' Ammiragliato ha domandato con premura lo spurgamento del punto del porto detto *Secco*, onde potervi approdare le lance de'Reali legni da Guerra. Ma scusatosene per mancanza di mezzi il Decurionato e la Beneficenza, alla quale si appar-

8

tiene quel sito , si è incaricato l' Amministratore generale di ponti e strade a proporre quanto faccia mestieri per coordinarsi tale urgente lavoro alla restaurazione dell'intiero porto.

2.° *Faro sull' isola di S. Paolo all' ingresso del Golfo di Taranto.*

Sceltone il sito d' accordo colle Autorità del Genio per ragione di quelle fortificazioni, e modificatone pur dal Consiglio d' Ingegneri un primo progetto se ne fa un altro di duc. 21 mila, pel quale il nuovo faro lenticolare di 3.° ordine (alto palmi 130 sulla bassa marea e visibile alla distanza di 15 miglia) si pone al sud dell' Isola verso la punta orientale della spiaggia fuori la gola fortificata che chiude il forte d' Oriente, alla distanza normale di palmi 12 dalla retta congiungente i due estremi de' mezzi bastioni che serrano la gola medesima. In tale spesa è compreso un muro ricurvo ed il prolungamento della scogliera. S. M. vuole che si senta su questo progetto il Consiglio di fortificazioni, e che ridottane pur la spesa alla minore possibile si domandi al Consiglio provinciale quale preferisca delle due opere tra la costruzione di questo faro ed il cavamento del porto, proponendone i fondi. La preferenza del Consiglio è pel cavamento del porto, e questo pertanto comanda S. M. che innanzi tutto si esegua.

FARO DI S. VITO.

Se ne domanda nel 1844 il rialzamento da 10 a 12 palmi e nel 1846 di palmi 20 per disastro originato dalla invisibilità di questa lanterna, alta appena palmi 65, sebbene fornita di 24 lampade, la cui esatta accensione data in appalto vorrebbe principalmente vegliarsi. Ma non si sa altro se non che vi si fecero nel 1850 alcune riparazioni reclamate dal Ministero di Marina colla spesa di ducati 77, autorizzata dal Mi-

nistro delle Finanze a carico dell' Amministrazione de' dazi indiretti, cui pare che interessi questo faro.

PORTO DI GALLIPOLI.

1.° Porto.

Necessità di un porto in questo primo caricatoio degli oli, il cui approdo è pur tanto pericoloso pel bersaglio del vento di NO—Discorsi gli antichi e giusti voti per la sua costruzione, si narra come S. M. (D. G.) nell' onorare nel 1844 di Sua Real preseoza quella Città, degnava prometterla. Per ordine della M. S. l' Ingegnere Lauria progetta nell' anno appresso ridurre a molo il così detto *Scoglio della Nave*, prolungandolo di palmi 1140 nella direzione verso levaote con banchina, muro di riparo e scogliera, e collo spazio in un capo di palmi 114 per allogarvi in sèguito un lazzaretto, e nell' altro di palmi 64 oode situarvi un faro lenticolare di 4.° ordine a lume variabile. Progetta aocora una banchina di palmi 1100 ad arco circolare intorno al lido sotto le mura della Città con due piazze rotonde nelle sue estremità per comunicare coll' abitato, uña mercè il poote che mette di presente in Città, e l'altra pel bastione di *S. Giorgio.* Ad avviso del Consiglio d' Ingegneri questo progetto è approvato per lo importo di duc. 197, 127. 90, nel quale non è inclusa la spesa di una doppia strada per rendere più agevole l' accesso al porto, di uo poote a tre archi per congiungere il nuovo molo colla terra-ferma nella più vicina di quelle piazzette, di 18 magazzini addossati al detto muro di riparo e del pur mentovato lazzaretto.

Mancando la Provincia di ogni mezzo, S. M. degna accordare duc. 24, 600 da' fondi della Tesoreria per eseguirsene la parte più urgente, cioè addossarsi una scogliera alla punta del detto *Scoglio della Nave* verso mezzodì, protraendola in

direzione del bastione di *S. Giorgio*,e costruirvi una banchina che ne formi il prolungamento verso levante. Per le difficoltà incontratevi dal Ramo di Guerra, questi lavori non si possono intraprendere prima di aprile 1853, ed eseguiti in appalto coll' aumento del 10 per 100 importano co' progetti suppletori duc. 30, 972. 02, il cui eccesso è pagato da' fondi provinciali, oltre ducati 1200 dati all'appaltatore con una volontaria soscrizione e con fondi Comunali a titolo d'incoraggiamento. Essi sono stati diretti dallo stesso Lauria, e sorvegliati da una speciale deputazione di 14 individui, avendone il dettaglio l' Ingegnere D. Giovanni Oberty. Al primo sono stati pagati in conto del suo compenso al $^1/_4$ per 100 in ducati 1482.18 ducati 500 da'fondi provinciali.

Fornita questa prima parte, l'Intendente fa le più vive premure, perchè si ponga mano al resto. Per tal' uopo egli ottiene con grandi sforzi l' approvazione di un altra sovrimposta di grana 15 a cantaio sull' estrazione dell' olio, il cui prodotto stimato di annui ducati 12500 ne offre nel 1855 oltra i 17mila, ed ottien pure ne' modi di legge la facoltà che la provincia possa contrarre un imprestito fino a ducati 160mila, sia in una volta, sia alla spicciolata coll' interesse non maggiore del 5 per °/$_0$ da scontarlo sull' indicato cespite.

Assicurati a questa forma i mezzi per continuare l' impresa, l' Ingegnere direttore Milone compila il quaderno di condizioni dell' appalto, ed in esso aumenta per analisi i prezzi del Signor Lauria di duc. 15027.75. Il Consiglio d' Ingegneri ritiene questo aumento per evitare l'altro maggiore del 10 per 100 in duc. 19762. 59, di cui si era dato l'esempio nell'esecuzione de'precedenti lavori. Ma poi li ammette entrambi nella somma riunita di duc. 34, 790. 34 sul totale importo del progetto, e l' appalto suddetto si conchiude così collo stesso Generoso Cimmino il 31 ottobre 1855.

I nuovi lavori sono inaugurati con gran pompa fin dal 15

agosto 1855, e per la speciale e diurna loro ispezione è delegato l'ingegnere Alunno D. Federico Avellino, nominandosene ancora la Deputazione ed il Cassiere speciale.

Oltre i lavori del porto, il Consiglio provinciale del 1852 ed anche la Soprintendenza Generale di salute si dolgono dell' insalubrità che producono il ristagno delle acque ed il deposito e la putrefazione delle alghe entro una scogliera costruita nel 1845 parallelamente al ponte stabile di Gallipoli, ed attaccata al Rivellino della piazza. Il Consiglio Generale di fortificazioni propone di aprirsi per ora il varco, che già esisteva tra il fronte orientale del Castello e la gola del detto Rivellino, ed in questo senso la 6.ª Direzione del Genio ha l'ordine di subito redigerne il progetto. Invano l'Intendente chiarisce l' insufficienza di questo ripiego e chiede l' intera rimozione di cotesta scogliera, perchè il Consiglio di fortificazioni persiste nel suo proponimento.

2.° *Fari.*

A 16 ottobre 1844 S. M. (D. G.) ordina a voce in Gallipoli al Capitano del Genio signor Chiego di compilare un progetto per la costruzione di due fari, uno sullo *Scoglio della nave* e l' altrò sull'Isola di S. Andrea. Ma lo stato estimativo, presentatone da costui a 3 marzo 1845 per l' importo lordo di ducati 3100 con una tavola della pianta, prospetto e spaccato di ciascun faro, si rimette il 29 dello stesso mese all' esame della Direzione Generale di ponti e strade, e più non ne ritorna.

PARTE TERZA.

MARE ADRIATICO.

RESTAURAZIONE DELL'ANTICO PORTO *ADRIANO* NELLA MARINA DI LECCE, DETTA *DI S. CATALDO.*

Il Presidente ritirato di G. C. Criminale signor Libetta suggerisce la restaurazione di questo antico porto, che dice volevasi intraprendere da alcuni capitalisti, facendo loro gli utili e la proprietà de' terreni bonificati, e non avervi assentito il Comune.

PORTO DI BRINDISI.

1.° Porto.

Antica e presente importanza di questo porto—Descrizione di esso nonchè della Città—Condizioni dell'agro Brindisino—Cenno storico delle vicende dell'antico porto—Appartiene alla Maestà del Re N. S. il glorioso pensiero del restaurarlo. La Direzione Generale di ponti e strade dopo molte incertezze si attiene al partito di limitare la restaurazione del porto alla gran rada esterna. Una Commessione nominata da S. M. nel 1834, e composta de' più distinti Ufiziali del Genio e della Real Marina nonchè architetti civili, manifesta al contrario l'opinione di ripristinarsi il porto interno, di cui il maggior seno di ponente pe' legni da guerra, e l'altro minore di levante pe' mercantili, colla spesa di ducati 336mila e col tempo di anni 9, eseguendosi i lavori colle ordinarie macchine effossorie, e colla spesa di ducati 263mila e col tempo di anni 7, eseguendosi co'cavafondi a vapore.

Una giunta di Ministri sente lungamente le ragioni delle

due parti discordanti , ed a suo parere S. M. agli 8 aprile 1842 approva il progetto della Commissione, concedendo al nuovo porto il privilegio di un *entrepôt*, ed ordinando che la bonificazione de' terreni adiacenti al porto si faccia contemporaneamente, anzi in preferenza del porto medesimo.

Sono indi destinati i fondi per la spesa maggiore del progetto in ducati 336mila. La direzione se ne affida al Tenente Colonnello del Genio Mayo con due Ingegneri di acque e strade pel dettaglio e due aiutanti: la sorveglianza de' lavori poi ad una speciale Deputazione preseduta dall'Intendente, che indi è sostituito dal Sottintendente, e composta dei primari proprietari di Brindisi colle stesse attribuzioni e doveri delle Deputazioni delle opere pubbliche provinciali.

Per l'amministrazione condotta e contabilità de' lavori si approva con Decreto del 17 ottobre uno speciale Regolamento, con cui alla Direzione Generale di ponti e strade si lascia la sola cura di verificare le misure di taglio e finale. In questo modo fino ad agosto 1848 si spendono duc. 302,836, e non si fa nemmeno il terzo di ciò,che la Commissione aveva proposto. Pertanto morto in quell'anno il Tenente Colonnello Mayo, e succedutogli l'attuale Amministratore Generale di ponti e strade Lopez-Suarez, una nuova Commissione è spedita da S. M. sopra luogo, dove si reca non guari appresso anche S. E. il Ministro Carrascosa. Tale Commissione, valutando le opere che rimarrebbero a fare secondo il piano della prima Commissione per duc. 820mila, propone riunirsi per ora nel seno di ponente i porti militare e mercantile colla spesa di duc. 222mila. Sulla proposta di entrambi S. M. agli 8 luglio 1850, abrogato il Regolamento del 17 ottobre 1843, rimette l'opera alla natia dipendenza della Direzione Generale di ponti e strade, che incarica di compilare i regolari progetti d'arte per l'esecuzione delle opere proposte dalla Commissione, bandisce il malaugurato sistema dell'esecuzione *in economia*,sostituendovi quello degli appalti o

cottimi, destina alla direzione de'lavori un Ingegnere di ponti e strade con residenza fissa in Brindisi, sotto la dipendenza gerarchica di altro Ingegnere di grado superiore, e vi alloga un fondo invariabile di annui duc. 31mila, onde potersi compiere l'opera in sette anni, pagandosi tutt' i duc. 31mila dalla Tesoreria Generale, e rivalendosene poi questa per ducati 15mila dalla Provincia, e 1000 dal Comune.

I progetti commessi alla Direzione Generale di ponti e strade sono poi presentati ed approvati al numero di nove per la somma complessiva di duc. 546,758.54, con un eccesso cioè di duc. 324,758.54 sulle previsioni della Commessione. Per l'esecuzione de' primi 7 progetti ascendenti insieme a ducati 211,300, è per mancanza di altri attendenti accolta l'offerta dell'appaltatore de Rosa di eseguirli coll' aumento del 16 per 100 su' prezzi de cavamenti in acqua, e del 5 per 100 su quelli di tutti gli altri lavori. Una porzione del nono progetto in duc. 17700 per mancanza pur d' oblatori è eseguita dall'appaltatore Oronzio Cappelli col metodo *d' ordine* e coll'aumento del 5 per 100. Rimane a provvedere solo all'esecuzione del resto del nono progetto in duc. 22758.54 e dell'altro di duc. 265mila pe'cavamenti nel canale di comunicazione.

I nuovi lavori sono inaugurati il 17 gennaio 1856.

Esistevano in Cassa a tutto il 1855 duc. 86,238.59. Se ne aspetta però una miglior liquidazione.

Novero de' privilegi e favori accordati alla Città ed al porto per farne un gran centro commerciale.

2.° Lazzaretto.

La costruzione se ne propone dalla prima Commessione, e il progetto se ne ordina col decreto del 29 ottobre 1844, che approva la *scala-franca*. Il sig. Mayo lo presenta dell'importo di duc. 280mila e lo discute sopra luogo col sig. Duca di

Satriano per parte della Soprintendenza generale di salute. Abbandonatane però l'idea, si riduce provvisoriamente a lazzaretto l'attuale recinto sanitario di Brindisi colla spesa di duc. 2735.91, presi ad imprestito da'fondi del porto per rivalersene sul prodotto de' dritti sanitari del Lazzaretto stesso o con altro cespite.

S. M. ordina nel 1852 che in Brindisi si costruisca il secondo Lazzaretto principale del Regno, come quello di Nisida, e sul voto del Consiglio provinciale di Terra d'Otranto del 1852 vi addice una tassa sulle Provincie pari alla metà di quella imposta pel porto e lazzaretto di Nisida, esclusane la Città di Napoli, nonchè le Provincie di Terra d'Otranto e de'due Abruzzi Ulteriori. Le rate di ciascuna Provincia hanno a proporzionarsi alla disponibilità delle sue rendite, e le somme depositarsi in Terra d'Otranto.

Si è già commesso e sollecitato il progetto di questo nuovo Lazzaretto.

3.° *Fari.*

Si la prima che la seconda Commessione del porto ne proponeva tre, cioè, due grandi lenticolari ad ecclissi sulla *Torre di Penne* e sull' Isoletta delle Pedagne detta *Traversa*, ed il terzo illuminato coll' antico sistema de'riverberi sul *Forte a mare.* Però quest' ultimo solamente è stato costruito là dove era una volta la Casetta del telegrafo colla spesa di ducati 1285.47. Esso è a lume fisso con otto *quinquets* a riverbero, a'quali se ne sono pur ora aggiunti altri tre, situandoli per modo da rendere il faro più visibile verso greco e greco-levante con un quarto a tramontana, e se n'è anche rinnovato il cupolino colla spesa di duc. 12. Si eleva palmi 123 sul livello medio del mare, ed è visibile alla distanza di miglia 15 in 16.

Fu acceso la prima volta il 20 gennaio 1844, e si mantiene ed illumina dal Comune, cui fu ceduto all'uopo il prodotto

di un dritto di lanternaggio su tutt'i legni mercantili nazionali ed esteri che colà approdano colla tariffa di gr. 20, 60, 80, ed 1.20, secondo il numero delle tonnellate da 10 a 50, da 51 a 100, da 101 a 200 e da 201 in poi.

Per le doglianze pervenute sulla trascuratezza di questo servizio, se n'è disposta un'esatta sorveglianza dalla parte di terra e di mare con un certificato settimanile del Sottintendente, dandosi agli Agenti dell'Amministrazione anche il permesso di poter accedere di notte tempo sul *forte a mare* per tale oggetto.

Ora si deve attendere alla costruzione degli altri due fari lenticolari, la cui spesa limitata dalla seconda Commessione a duc.10714.53 è stata poi elevata dalla Direzione Generale dei ponti e strade a duc. 27,800 fra i progetti testè approvati e dati ad eseguire in appalto a de Rosa pel porto di Brindisi coll'aumento del 5 per 100 in altri duc. 1390 a compimento di duc. 29190.

PORTO DI MONOPOLI.

Per la costruzione di questo porto, le cui carte sembra che siano rimaste al Ministero dell'Interno,i Consigli provinciali del 1853 e 1854 propongono una soscrizione volontaria de'proprietari e negozianti, giusta un progetto fattone dall'Intendente nel primo di quegli anni, ed i seguenti dazi di estrazione chiesti allora dal Decurionato, cioè, di gr. 20 a salma sugli oli, di gr. 10 a cantaio sul sapone, di gr. 5 a cantaio sulle carrubbe, di gr. 2 a tomolo sul grano, e di gr. uno a tomolo sull'avena e sull'orzo. La Consulta vi è contraria. S. M. vuole, che il consiglio proponga altri mezzi. Quello del 1855 confessa non saperne trovare altri meglio rispondenti allo scopo.

PORTO DI MOLA DI BARI.

Antica proposta ed approvazione di quest'opera—Nel 1825 ad avviso della Consulta se ne approva un primo progetto consistente in una diga isolata e curva colla parte concava rivolta alla terra. Rifatto nel 1829 dall' Ispettor generale de Fazio col suo sistema degli archi e piloni, è approvato nel 1832 per l' importo di duc. 60mila. Il Comune si oppone al sistema de'trafori. Ma il Consiglio d' Ingegneri vi persiste e solo se ne fa compilare un altro progetto sopra dati più sicuri dal signor Lauria che propone un molo curvilineo anche ad archi e piloni colla spesa di duc. 101,282.87, la quale è poi scemata a duc. 80mila col sostituirsi nella fondazione de'piloni le così dette *casse calcate* a'*cassoni con fondo*, e così è approvata.

Il 1.°luglio 1846 se ne approva l'appalto con Mauro e Prencipe, e nel 1847 si pon mano a'lavori. Ma per due anni consecutivi sono questi distrutti dal mare, ed è forza sospenderli. Si fa allora un nuovo e più economico progetto dal sig. Lauria, avvicinando il molo al lido di palmi 240, e facendolo lungo palmi 650 con 4 piloni e 3 archi intestato all' Isolotto *Capri* colla spesa di duc. 50572. 23 a'prezzi dell'attuale contratto d'appalto. Il Consiglio d'Ingegneri vedendo così conciliati fino ad un certo punto i desideri del Decurionato colla reale e positiva utilità di quella popolazione lo trova meritevole di approvazione. Ma S. M. accoglie nel 1850 il parere del Ministro, che lo aveva da poco visitato ed opinava costruirsi il porto a norma de' desideri della popolazione medesima, cioè di una profondità non maggiore di palmi 12, profittandosi di un antico rudero per attaccarvi le nuove opere colla spesa di poc' oltre i duc. 12mila. Il progetto se ne compila in questo senso in marzo 1851 dallo stesso sig. Lauria per l'importo di duc. 37, 412. 06 che si riduce a duc. 34, 430. 57 volen-

dosi sopprimere gli archi, e comprende duc. 19,688. 82 già spesi per l'ammannimento de'materiali. Il Decurionato lo accetta e ne sollecita l'esecuzione. S. M. degnasi approvarlo secondo le vedute del Consiglio d'Ingegneri, cioè co'trafori. Ma svariate quistioni sorgono cogli appaltatori, tra cui quella di non essere tenuti ad eseguire lavori di un progetto diverso da quello pel quale hanno contrattato.

Tornate però vane le pratiche intavolate con essoloro non rimane che la risoluzione del contratto e, ad avviso del Consiglio d'Ingegneri, è questa approvata. Proceduto si alle subaste di un nuovo appalto, ne resulta aggiudicatario certo D. Beniamino Saraceni, con cui se ne stipola il contratto ai 7 dicembre 1853, ed indi se ne cede una parte a D. Vito Santo Fanelli colla superiore approvazione.

Stato de' lavori fino al 3 marzo 1855—Essi sono alquanto danneggiati dalla straordinaria burrasca del 26 e 27 settembre 1855 e se ne dispone la riparazione, di cui si chiede conoscere la spesa e l'imputabilità.

Sono addetti all'opera due dazi imposti fin dal 1781, uno sull'estrazione per mare de'generi per l'estero alla ragione di un carlino a cantaio per quelli di peso, di gr. 2 a tomolo per quelli di misura e di gr. 10 per ogni salma d'olio col prodotto presuntivo di annui ducati 2000, e l'altro di cavalli 3 a caraffa sull'immessione del vino col prodotto presuntivo di annui ducati 610: in uno annui ducati 2610. Questi fondi sono dichiarati intangibili, e n'è istallata una special cassa a tre chiavi, nella quale esistevano agli 11 ottobre 1855 ducati 7294. 97, e la cui materiale amministrazione si continua a portare dal Cassiere Comunale con registri e conti separati fino alla nomina del Cassiere speciale.

Ne è stata istallata a' 25 luglio 1855 la deputazione speciale.

PORTO DI BARI.

Descrizione ed angustia del porto attuale, e necessità di costruirne un'altro più proporzionato ad una sì cospicua Città — Ricordati i progetti all'uopo fatti nel 1830 dall'Ispettor Generale di acque e strade de Fazio per l'importo da ducati 230 a 336 mila, e nel 1845 dall' Ingegnere Lauria per l' importo di ducati 174, 902.56, si espone più specialmente quello che si stà già eseguendo dell'Ingegnere direttore D. Luigi Giordano. Con esso il nuovo porto è stabilito nel seno ad occidente della Città fra i capi *del Liceo e di S. Cataldo*, e ne sarà difesa da due moli la parte esposta a'venti dominanti. Quello di levante nella direzione quasi da mezzodì a tramontana spiccandosi dall'estremo punto dell' abitato sarà lungo circa palmi 400. L' altro isolato di tramontana sarà disposto in modo che la sua testata orientale disti da quella del primo molo di palmi 240 [1]. La spesa stimatane dal Sig. Giordano di duc. 479200 si elevererebbe a duc. 560mila, volendosi rendere il nuovo porto capace di un vascello da 74 senza punto cangiarsene la struttura. Ma S. M. l'approva nel primo modo, ed oltre i duc. 130mila che già erano in serbo alla fine del 1853 vi destina per fino al compimento dell' opera annui duc. 30mila, di cui duc. 24mila a carico del Comune, e duc. 6000 a carico della Provincia. La direzione ne è confidata allo stesso Ingegnere Giordano, cui sono pagate le sole spese di progetto, mentre pel compenso di redazione di quest' ultimo e pel premio di direzione proposti già dal Decurionato, il primo al $^{1}/_{12}$ per 100 in duc. 2000, e l' altro al $^{7}/_{12}$ in duc. 2800, ha voluto S. M. che se ne faccia la proposta, a misura che avanzino i lavori.

[1] Questo progetto ha poi subito importanti modificazioni, che l' Autore è venuto distintamente esponendo nel fascicolo CXXVI degli Annali Civili del Regno.

Per mancanza di oblatori l'appalto n'è conchiuso con Lembo e Masucci il 19 febbraio 1855 coll'aumento di diversi prezzi, e con altre modificazioni approvate dal Consiglio d'Ingegneri. L'opera è solennemente inaugurata il 13 maggio dello stesso anno.

Ragguaglio de' lavori eseguiti nella breve campagna del 1855.

L'opera è amministrata da una Deputazione speciale, ed agli 8 febbraio 1855 esistevano in cassa duc. 123,000. 60.

PORTO DI MOLFETTA.

1.° Porto.

Topografia di questo bel porto — Ragioni che vi fecero por mano forse prima di qualunque altro sulla costa Pugliese dell'Adriatico.

Nel 1824 il Capitano del Genio sig. Sponzilli propone la costruzione di un molo isolato di palmi 380 sullo scoglio detto *la Chianca* con un lazzaretto alla punta occidentale, ed un faro all'altra opposta, nonchè il prolungamento del vecchio molo di palmi 310 nella direzione da tramontana a maestro con un passaggio di palmi 410 fra i due moli, il tutto colla spesa di duc. 32mila. In agosto 1825 il Capitano del Genio D. Gabriele de Tommaso rifà questo progetto, ed invece del prolungamento del vecchio molo, ne propone un terzo isolato alla distanza di palmi 110 a ridosso di quello con un gomito formato da due braccia rettilinee della stessa lunghezza riunita di palmi 310, dirigendo il secondo braccio da scirocco a maestro, salvo a prolungarlo in seguito di altri 150 palmi onde lasciarvi un'entrata di palmi 300, e propone ancora un'avanti-gittata di circa palmi 400 alla distanza di palmi 200 dalle due testate de' moli. Cangia infine tutto il sistema di fondazione ed aumentando quasi tutt' i prezzi eleva la

suddetta spesa a duc. 55mila. S. M. ne approva l'esecuzione in questo modo nel 1841 addicendovi diversi dazi proposti dal Decurionato ed approvati dalla Consulta, il cui prodotto si calcola di annui duc. 6700. La direzione n'è confidata all'Ingegnere Pansini, ed il dettaglio all' Architetto Fallacaro, col dritto del 2 $^1/_2$ per 100 al primo, e dell' 1 $^1/_2$ all'altro, oltre l' indennità di via, nonchè varie somme pagate all'Architetto Bonucci, all'Ispettore Oberty ed all'Ingegnere Lauria. L'appalto se ne stipola a'26 dicembre 1843 con Correale, Ferri e Ferrillo col ribasso del 4 $^1/_2$ pel 100. Cominciata la costruzione del molo isolato, nuove modificazioni sorgono in campo, finchè degnatasi S. M. onorare di Sua augusta presenza la Città il 23 maggio 1846, e divisatesi altre nuove opere in questa felice congiuntura, il sig. Pansini presenta un progetto diffinitivo così de' lavori già approvati e modificati nel corso dell'esecuzione, i quali ammontano a duc. 64,197.03, ossia netti del 4 $^1/_2$ per 100 in ducati 2888. 86 $^1/_2$ a ducati 61308. 16$^1/_2$, come degli altri da aggiungersi in duc. 75258.08, e l'intero progetto di duc. 136,536.24 $^1/_2$ è approvato in luglio 1848, dopo che una Commessione composta di Oberty e Lauria lo ha verificato sopra luogo ed il Consiglio d' Ingegneri lo ha trovato regolare. Di questa somma si spendono ducati 106,642. 44; ma per isvariate circostanze si vorrebbero altri duc. 46770 per compiere l'esecuzione di quel progetto. L'esperienza però mostra viziosa l' adottata disposizione de' moli. Quindi, a rimuovere una corrente, che si stabilisce lungo il già compito molo di tramontana, e a rendere più sicura la principale entrata di ponente, l' Ingegnere Pansini propone soffermarsi la costruzione dell' incompleto molo di levante al punto, in cui è pervenuta, e prolungarsi invece il detto molo boreale per istringere ed al bisogno chiudere affatto la bocca di levante, trasferendo il faro già costruito nella testata orientale dello stesso molo di tramontana alla testata opposta, il tutto colla spesa di duc. 64.500, ossia colla giunta

di altri duc. 17730 alla residuale spesa suddetta. Il Consiglio d'Ingegneri d'acque e strade approva anche quest' altro progetto suppletorio; ma il nuovo Intendente di Bari stima così importante la modifica proposta dal Pansini che si reca colla Deputazione provinciale e coll Ingegnere direttore sopra luogo. Dove, intesi pur diversi vecchi ed esperti marini, porta parere che la medesima si debba eseguire gradatamente e per modo di saggio del se a tal guisa si aggiunga lo scopo desiderato.

Approvata da S. M. questa proposta si permette ad avviso delle deputazioni provinciale e speciale che l'opera si esegua dagli stessi appaltatori senza procedersi ad un novello appalto, e poichè i nuovi lavori approvati nel 1848 furono pur da essi eseguiti senza altro appalto a regolari subaste si stà verificando se l'opera godette sovr'essi del medesimo ribasso del 4 ½ per 100 ch' ebbe sugli altri antecedenti.

Agli 11 ottobre 1855 si è istallata una special Cassa triclave per l' opera, e vi esistevano duc. 6321.95. Agli 8 gennaio 1856 è stata anche istallata la Deputazione speciale.

2.° *Faro.*

È questo di 4.° ordine a brevi ecclissi visibile in alto mare alla distanza di 14 in 15 miglia. L'apparecchio lenticolare n' è venuto da più tempo di Parigi per mezzo del signor Bernard, ed essendosene incaricato direttamente il Comune se ne ignora la spesa precisa, che per altro dee volgersi intorno a duc. 1700 tutto compreso. La torre n'era stata pure compiuta sulla testata orientale del molo isolato di tramontana, ma non ha potuto ancora allogarvisi; perchè non prima d'ora è stato deciso che debba essa trasferirsi sulla testata opposta. E già alle premure del Real Ministero degli Affari Esteri da parte de' Consoli stranieri pel sollecito stabilimento di questo faro, se n' è ordinata l' immediata esecuzione in questa me-

desima stagione insieme alla proposta dell'usato dritto di lanternaggio per le spese del suo mantenimento ed accensione.

PORTO DI BISCEGLIE.

Premessa l' usata descrizione del porto, si narra la generosa offerta fatta da' padroni di barche della Città, di soggettarsi volontariamente ad una tàssa sull' immessione ed estrazione di diversi generi per la via di mare da durare forzosamente per due anni e potersi a volontà della maggioranza degli obbligati rinnovare per altri due. La Consulta però la respinge nel 1851 per la condizione appostavi di escludere ogni ingerenza delle Autorità Civili ed Amministrative, salvo solo la vigilanza dell' Amministrazione Comunale perchè i nuovi lavori non arrechino pregiudizio al porto. Nondimeno si autorizzano novelle proposizioni nel senso che i proprietari di Bisceglie si obblighino ad una prestazione mensuale di somme da prelevare da'loro lucri e guadagni, ed in proporzione de'capitali che tengono impiegati nel commercio. Ma queste non più pervengono, finchè l'attuale Eccellentissimo Ministro nella sua costante sollecitudine pel bene delle diverse opere pubbliche impegna lo zelo dell' Intendente a raccogliere dall' Ingegnere direttore la notizia della spesa, ed a farne proporre i fondi dal Decurionato. Lo zelante funzionario ha fatto di più; poichè si è recato personalmente sul luogo e dopo aver dato corso a due progetti più urgenti dell' importo unito di duc. 879. 91, ha disposto la compilazione di un progetto degli altri lavori, e promette insieme allo stesso rassegnare la deliberazione decurionale su' mezzi.

PORTO DI TRANI.

Anche qui si descrive il porto, e si accennano le spese, che si ha notizia d'essersi erogate per ispurgarlo—Cenno dei pro-

getti e tentativi fatti fin dal 1847, che S. M. (D. G.) onorò di sua Real presenza quella Città, per la sua completa restaurazione.

Si pensa dapprima costruire un cavafondo a ruote per poi procedersi al cavamento del porto. Per la spesa del primo in duc. 2220.79 i padroni delle grosse e piccole barche del Comune s'impongono volontariamente un dazio di grana 50 a tonnellata per fino a che non sia saldato l'importo della macchina; ma le subaste celebrate per la costruzione di questa riescono negative, ed i marinari per la loro miseria non possono adempire al pagamento del dazio offerto.

In quanto poi allo spurgamento da eseguirsi col detto cavafondo si propongono taluni dazi sull'estrazione de'generi indigeni, e si cominciano anche ad esigere nel 1851; ma poi non sono approvati, e si ritiene solo l'esatto in duc. 1505.45, cui uniti altri mezzi comunali si raccolgono in cassa duc. 2948.87.

Nel 1853 si ridomanda la costruzione del cavafondo, e S. E. il Ministro propone invece impiegarsene la spesa nel cavamento del porto, accordandosi per quest'ultimo un cavafondo della Real Marina; ma S. M. (D.G.) non vi annuisce.

L'attuale Ecc.[mo] Ministro ha preso pur conto di questo obliato affare, e l'Intendente che è andato a visitare personalmente anche quel porto ne ha dipinto con vivi colori la trista condizione, avvalorando i voti di quegli abitanti pel suo spurgamento nell'interesse non pur del commercio ma eziandio della pubblica salute. Egli ha fatto progettare alcuni *cavi a secco* più urgenti colla spesa di duc. 336.32 per eseguirsi in economia sotto l'immediata vigilanza del Sindaco e della Deputazione locale; ed ha promesso le ulteriori sue proposizioni, dopo che il Decurionato avrà deliberato sia per l'acquisto della macchina, e sia per i mezzi necessari alla spesa di annuo spurgamento. Ma la prelodata E. S. non ha voluto aspettar tanto, ed ha già interessato l'animo clemente del Re N. S. a spedirvi sollecitamente un cavafondo a vapore,

facendosene da questo Real Ministero l' acquisto pel mantenimento di quello e degli altri porti mercantili.

PORTO DI BARLETTA.

1.° *Porto.*

Interesse che S. M. (D. G.) degna prendere ad uno stabilimento tanto inseparabile da quel primo caricatoio de' grani, del quale si fa la descrizione—Nel 1847 S. M. degnasi esaminare sopra luogo un progetto degl' Ingegneri Lauria e Giordano già approvato per duc.98,597.64, e manifestare al Direttor generale di ponti e strade le modificazioni che crede nella Sua sapienza dovervisi apportare. Secondo queste norme il detto Ingegnere Lauria fa un altro progetto di duc.96,474.71, col quale propone restaurarsi e compiersi palmi 320 all' estremo sinistro del molo isolato, salparsi gli scogli sparsi in mare alla punta occidentale del molo medesimo e lungo il lato orientale dalla parte del ponte di congiunzione, che dovrà tagliarsi, disponendoli lungo la faccia settentrionale della parte da compiere di quel molo;—demolire 400 palmi del detto ponte di congiunzione tra la spiaggia ed il lazzaretto, cavando il canale sotto il ponte medesimo e lungo la banchina a ponente di esso;—congiungere di nuovo la spiaggia al Lazzaretto con un ponte sospeso a fili di ferro con due travate, ciascuna di 200 palmi, comprese le spalle, la pila ed i massi di ritennta; — fare infine uno sbarcatoio circolare alla riva. S. M. vuole, che questo progetto si esegua co' soli fondi disponibili e che il ponte di ferro si faccia all' ultimo. Per ordine Sovrano si procede dapprima all' appalto de' soli lavori di restaurazione e compimento del molo isolato colla corrispondente scogliera, figuranti in quel progetto per ducati 16,508.58, ed a' 30 dicembre 1853 se ne stipola il contratto con alcune variazioni di prezzo, e col ribasso del 4 per 100

con Correale e Ferri, che lo cedono poi colla debita approvazione a D. Vito Santo Fanelli.

Pei lavori poi di cavamento le difficoltà dell' esecuzione sono maggiori. L'autore del progetto gli ha calcolati a ducati 3 la canna cubica, mentre gli ordinarî cavamenti del porto non si sono potuti avere nemmeno per duc. 6. 50, per modo che anche a questo prezzo l' importo del progetto dovrebbe aumentarsi di altri duc. 37140. 50. Inoltre il cavamento proposto dal Sig. Lauria è solamente quello del canale fra il molo isolato ed il Lazzaretto, ma il materiale da estrarsene calcolato da lui di canne cubiche 5400 sugli scandagli del 1843 si trova aumentato a canne cubiche 7662. 655 co'nuovi scandagli fatti dal Pansini; epperò all'indicato prezzo di duc. 9 costerebbe duc. 68964.07. Incaricato il Sig. Pansini di studiare le cagioni di quegli alti prezzi e fermarne il giusto, crede non potersi co' mezzi ordinarî ottenere un prezzo minore di duc. 11.10, che il Decurionato riduce a duc. 9, concedendo l'uso delle sue tremogge, pontone e ponte galleggiante, ed il Consiglio d'Ingegneri riduce ancora a duc. 6, eseguendosi col cavafondo a vapore, il cui uso crede preferibile per una massa così rilevante di lavori. Avvisa quindi il detto Consiglio, come già il Tenente Colonnello Scarambone ed il Capitano del porto, doversi piuttosto cavare il sito lungo il molo isolato, ove di presente si àncorano i legni mercantili, prolungandolo a'due estremi verso levante e ponente, e facendo così comunicare l'interno del porto col largo. Tale cavamento avrebbe la lunghezza di palmi 1600, la larghezza di 340 nel mezzo e di 210 a' suddetti estremi, e la profondità di palmi 20 in mezzo, e costerebbe a duc. 9 duc. 50319. Però in quanto all' appalto, il Consiglio crede che si debba per ora conchiudere per la sola quantità di cavamenti con sandali a manganelli, la quale si possa eseguire nella stessa stagione del 1852, e poi eseguirsi il resto coll'indicato prezzo e mezzo de' cavafondi a vapore. Ma S. M. vuole benignamente in luglio

1852 che, tranne il taglio del molo unito alla terra-ferma ed il prolungamento occidentale di quello isolato, il Comune faccia da sè, scegliendosi dall' Intendente una Commessione di principali cittadini.

Oltre i precedenti lavori, altri ne sono stati eseguiti alla spicciolata ed *in economia*, cioè, per la restaurazione della scogliera duc. 3200; per la costruzione di un cavafango, due tremogge, una lancia, una barcaccia ed un ponte galleggiante co' loro ordegni, comprese le vele e gli alberi di dette tremogge duc. 2260; pel loro trasporto da Molfetta duc. 30; per riparare il detto sandalo duc. 200; per la costruzione di una strada dal molo al lido duc. 120; per urgenti riparazioni della banchina del molo isolato e di quello di terra duc. 200; pel solito cavamento del canale nel 1851 a duc. 6.80 duc. 1600; idem nel 1856 duc. 3600: in uno duc. 11010.

Oltre i legni, di cui l' opera è fornita, è stata testè proposta la costruzione di un cavafondo a ruote, alla foggia di quelli descritti dal Belidor ed usati nel Porto di Tolone, nonchè di tre tremogge colla spesa di duc. 5563; ma pria di approvarla si stà indagando se non sia meglio far uso de' mezzi della Real Marina.

Invece della solita Deputazione e Cassiere speciale, è stata testè nominata quella accordata al Comune per grazia speciale di S. M., continuandosi a portare l' amministrazione materiale de' fondi dal Cassiere comunale con iscrittura e conto separato.

2.° *Lazzaretto.*

Uno stato estimativo di urgenti riparazioni proposte dall' Ingegnere Milone non si può eseguire per mancanza di fondi, che il Ministero dell' Interno doveva destinarvi a quanto pare a carico del Comune. — Il Capitano di questo lazzaretto pretende un compenso per avervi tenuto in serbo la pozzo-

lana ed altro per il porto, e le Autorità della Provincia vi assentiscono. Ma questo Real Ministero ne chiede prima la ragione.

PORTO DI MANFREDONIA.

Straordinario bisogno che ha questo porto di essere cavato.—Nel 1839 se ne mette la spesa per annui duc. 500 a carico del Comune, e pel dippiù della Provincia. Nel 1840 gli Amministratori Comunali invocano l' opera del Real cavafondo *il Vulcano*, ma ne sono sgomentati dalla spesa per la quale nemmeno la Provincia ha più mezzi.

Non è altra notizia di lavori fatti o proposti per l' immegliamento di questo porto, il quale trovasi dichiarato *militare* con Decreto del 3 settembre 1813, e quindi ha potuto incaricarsene forse la Real Marina.

PORTO DI TERMOLI.

Utilità di questo porto, come compimento della grande strada Sannitica—Nel 1812 si fa un progetto di ridurre a tal uso un porto naturale, in cui da una piena del Biferno nel punto detto *Pantanello* è trasformato un piccolo lago già esistente. Ma questo lago è ricolmato di nuovo dalle torbide del fiume. Ripristinato però con maggiore profondità colle copiose piogge di settembre 1842, il Sindaco di Termoli implora arginarsi almeno la parte di greco-levante e di tramontana a spese del Real Tesoro, onde impedirne un nuovo riempimento. Niegato questo soccorso e chiestolo al Consiglio provinciale, quello del 1843 propone e S. M. approva nel 1844 che una Commessione d' Ingegneri superiori si rechi a visitare quella spiaggia, e dica se sia meglio costruirvi un porto o scavare un canale attraverso quelle pianure, usufruttuando le acque del fiume mentovato.

Per verbale comando dato da S. M. nel Suo felicissimo viaggio in Molise nel 1847, l'Ingegnere D. Luigi Dau compila un progetto per la costruzione di questo porto; ma rimesso all'esame della Direzione Generale di ponti e strade il 4 settembre di quello stesso anno non n'è tornato più mai.

BANCHINA DI VASTO.

Il Consiglio distrettuale di Vasto domanda nel 1843 la costruzione di questa banchina mercè il rilascio per 6 anni del ratizzo comunale della strada Frentana. Ma S. E. il Ministro Carrascosa non istima accogliere una tale domanda.

PORTO D'ORTONA.

Necessità di un porto sulla costa Abruzzese dell'Adriatico— Per ordine di S. M. (D. G.) una Commessione di distinti Uffiziali di Marina ne sceglie il sito in Ortona a preferenza di Pescara e Vasto. Per l'interrimento del porto attuale essa propone uscire un 1500 palmi dalla punta della scogliera, ov'è profondità di 21 in 22 piedi d'acqua e stendere innanzi al porto mentovato un molo a foggia di arco. Il Direttore generale di ponti e strade si adagia anch'esso a questa opinione, che senza rassegnarsi all'approvazione della M. S. è ritenuta e seguita dal Ministro degli Affari Interni.

Vuolsi per maggior chiarezza distinguere la *restaurazione* dell'antico porto dalla sua *ampliazione*.

Per la prima iniziata fin dal 1802 con la spesa di ducati 14,044 su' fondi Regi, alcuni lavori alla spicciolata si eseguono nel 1844 e 1845. Indi due progetti si fanno, l'uno di duc. 26mila intorno al 1846 dall'Ingegnere Capozzi pel prolungamento del molo di palmi 210 e per l'apertura di un canale tra il molo stesso e la spiaggia, e l'altro di ducati 13mila intorno al 1849 dall'Ingegnere Dombrè per lo scava-

mento delle arene lungo il molo ed in una zona di 6 in 700 palmi ad una profondità media di palmi 7 ¹/₈. Entrambi sono approvati con Ministeriale del 2 settembre 1846 e Sovrana Risoluzione del 22 giugno 1849; ma si autorizza dapprima l'esecuzione del solo prolungamento del molo con la spesa di duc. 10691.71, ed esso s'intraprende nel 1848 con parziali *cottimi* stabiliti da una speciale Deputazione sotto la direzione del detto Ingegniere Dombrè. Poco però se ne fa, e si chiudono fra l'altro alcuni antichi trafori spendendovi fino ad ottobre 1849 ducati 4417.72; ma per tale chiusura progrediscono vieppiù gl'interrimenti, e quindi a proposta dell'Ispettore d' acque e strade Oberty e della Deputazione speciale si dispone in preferenza l'apertura del canale almeno per la metà della larghezza proposta da Capozzi, e la costruzione di altri 60 palmi di molo sopra un pezzo di antica scogliera con la spesa di duc. 3500. Ma temendosi questa volta la soverchia agitazione nel porto, si consulta il Consiglio d'Ingegneri di acque e strade ed a suo avviso si conferma l' apertura di un canale congiunto da un arco con un muro di riparo al di sopra con l'indicata spesa di duc. 3500, e si dispone eziandio lo scavamento per la terza parte dell'estensione proposta da Dombrè con la spesa di duc. 4000, e quindi ancora il prolungamento del molo attuale secondo l' idea del Capozzi con la spesa, oltre il lavoro già fatto, di duc 8000. Così i lavori approvati ammontano a duc. 15500. Quelli di cavamento dovevano farsi in amministrazione od a *cottimo* sotto l' immediata sorveglianza della Deputazione, e gli altri *ad ordine* da qualche appaltatore di soddisfazione della Deputazione medesima e dell'Ingegnere. Pertanto i secondi sono conceduti in appalto a Quirino Scozio a' prezzi del progetto, e per l'esecuzione dei primi l'Intendente preferisce al metodo *di economia* un appalto a *cottimo*; ma la Direzione generale di ponti e strade non ne restituisce più le condizioni. Ora poi l'Ingegnere Capozzi ha proposto aprirsi gli altri 30 palmi di cana-

le, e la Deputazione speciale ha avvisato potersi questa operazione eseguire dallo stesso Scozio. L'una e l'altra cosa è stata a parere del Consiglio d'Ingegneri d'acque e strade già approvata, disponendosi ad un tempo la compilazione del progetto suppletorio per la spesa non preveduta dell'arco e muro di riparo sul nuovo canale.

Sarebbe però questo un semplice porto *di cabotaggio*. Ad ampliarlo quindi e renderlo capace pur dei *Vapori*, il defunto Direttore generale di ponti e strade Afan de Rivera propone in una sua Memoria costruirsi un nuovo molo isolato discosto palmi 800 dalla spiaggia e 600 dalla punta del molo attuale, onde aversi una profondità d'acqua da' 17 a' 31 palmo, conferendosene la spesa di duc. 52mila dall'intera Provincia ed al bisogno anche dal 1.° Abruzzo ulteriore. Ma niuna determinazione è più presa su quest'utile proposta, fuori che il Consiglio d'Ingegneri ed anche la Consulta avvisano doversene meglio specificare la spesa.

Sono addetti all'opera i seguenti fondi, cioè: 1.° il prodotto di un dazio sul consumo generale del vino approvato a parere della Consulta con Sovrana Risoluzione del 10 maggio 1847 in annui duc. 3000; 2.° un soccorso della Provincia eguale al terzo del prodotto delle quattro grana addizionali alla contribuzione fondiaria pel 1844 e 1845 in annui duc. 2733: in uno duc. 5466 (Risoluzioni Sovrane del 21 agosto 1844, 25 marzo 1845 e 31 ottobre 1846); e 3.° il rilascio del ratizzo comunale per le opere pubbliche provinciali per cinque anni dal 1853 in poi in annui duc. 651.61: in uno duc. 3228.05 (Risoluzioni Sovrane del 21 agosto 1851 e 27 novembre 1854). Con Ministeriale degli 11 novembre 1846, Risoluzione Sovrana de'13 ottobre 1847 e Ministeriale del 28 detto si ordina proporre anche un altro soccorso da' fondi provinciali. Quello chiesto su' fondi Regi è sempre niegato. Per gli ulteriori fondi da servire all'ampliamento del porto si attende l'adempimento di un avviso preparatorio della stes-

sa Consulta approvato Sovranamente fin dagli 8 novembre 1848.

Per dirigere e sorvegliare l'esecuzione de' lavori trovasi destinato l'Ingegnere di acque e strade D. Adolfo de Leone con residenza fissa in Ortona, sempre sotto la direzione e responsabilità del sig. Capozzi.

È in Ortona una Cassa ed una Deputazione speciale preseduta dal Sindaco invece dell' egregio Consigliere d' Intendenza sig. Mancini chiamato a lavorare nel Real Ministero dell'Interno, con un Segretario.

Esistevano nella detta Cassa il 21 febbraio 1855 ducati 7706. 47.

Questo porto s'intitola *Maria Teresa* dalla Augusta Regina (D. G.), che con S. M. il Re degnava visitarlo il dì 24 aprile 1847, e la M. S. gli accorda ancora l'imprestito di un cavafondo a vapore della Real Marina, che per altro s' ignora se siavi più andato.

Sorge infine una duplice quistione : 1.° per l'imputabilità de' disastri avvenuti all'opera per l' uragano del 23 settembre 1854 colla distruzione di due casse, l' una provvisoria non preveduta nel progetto e l' altra permanente costruita in modo diverso dal medesimo. La Direzione Generale di ponti e strade ne assolve l' appaltatore e l' Ingegnere, ma questo Real Ministero non si accheta a tale giudizio finchè poi perviene un altro motivato avviso anche in questo senso, e l'approva : 2.° se deggiano o pur no farsi nell' inverno certi lavori; ma questi progrediscono poi lodevolmente e non vi è più bisogno di alcun provvedimento.

Da ultimo l'essersi nel verno e di notte tempo continuata l' opera del canale, l'eccesso della spesa fattavi a petto di quella approvata, l' infedeltà dell' appaltatore, l' incapacità od anche la poca esattezza degl' Ingegneri addetti alla direzione ed al dettaglio de' lavori sono stati tanti capi di accusa, che, smentiti in gran parte dall' Intendente e confermati dal

Sottointendente, hanno indotto questo Real Ministero ad incaricare l' Ispettore del Ripartimento ora defunto sig. Longhi di visitare e verificare la regolarità de' lavori e l' esatezza della spesa. Al primo quesito egli ha risposto affermativamente, e per l' altro ha proposto e ad avviso del Consiglio d'Ingegneri è stato approvato compilarsi la misura di taglio colle norme stabilite da lui e dal Consiglio d' Ingegneri pe' prezzi de' lavori non preveduti.

PORTO-CANALE ALLA FOCE DEL FIUME PESCARA.

1.° *Porto-canale.*

La Commessione incaricata di scegliere il miglior punto per la costruzione di un porto nella costa degli Abruzzi propone in Pescara solo un porto-canale della profondità di 9 in 10 palmi alla foggia di quelli di Pesaro, Sinigaglia ec. Incaricato il Direttore Generale di ponti e strade di presentarne il progetto, critica quello per ciò fatto altra volta dal Capitano del Genio Colella colla spesa di duc. 160mila, e crede piuttosto restringersi il tronco inferiore del fiume in direzione normale alla spiaggia e costruirvi un canale munito ai suoi margini da una fila di pali da prolungarsi in mare fino ad incontrare la profondità d' acqua sufficiente pe' bastimenti a vapore che pescano 14 in 16 palmi. Senza indicare la spesa egli ne propone solo la ripartizione fra la Provincia e la Tesoreria Generale. Nel 1850 il Maggiore Palmieri propone scavarsi debitamente il tronco di quel fiume, che si distende dalla porta principale della piazza fino alla sua foce, formandovi due banchine convergenti ad imbuto verso il mare, e nello sbocco a mare costruendole in due ordini a scala prolungando quella a scirocco entro mare con un molo ricurvo alla punta e garentendo il molo medesimo con una scogliera. La spesa se ne stima di duc. 156mila, inclusa la costruzio-

ne di un faro e di un lazzaretto, e si propone togliersi a prestito per iscontarla col prodotto di una tassa fondiaria graduale in ragione de'vantaggi che le popolazioni degli Abruzzi ne godrebbero. Il Direttore Generale di ponti e strade paragonando questo sistema a quello delle *passonate* del Tevere, di cui è nota la mala riuscita, oppugna il progetto del sig. Palmieri e propone invece di raddrizzarsi il canale della foce, restringendone la larghezza alla metà di quella che ha il fiume attraverso la piazza, munire di pali distanti 4 palmi l'uno dall'altro i due margini per la lunghezza di 1000 palmi e prolungarne le due fila per circa 400 palmi nel mare. Il tutto colla spesa di duc. 36mila.

Sul voto del Consiglio provinciale del 1851 S. M. incarica una Commessione composta del Tenente Colonnello del Genio Calenda e dell'Ingegnere Capozzi, di scegliere fra'due sistemi o divisarne un terzo. Pare che essa siasi acconciata all'idea del defunto Afan de Rivera colla giunta di una terza fila di pali a ciascuna delle due *volate*, protraendosi a scacchiere nel mare. Ma il progetto non prima d'ora è stato rimesso direttamente all'esame del Consiglio d'Ingegneri, da cui si attende. Alla Commessione intanto si sono anticipati duc. 100 per le spese da'fondi delle imprevedute delle opere pubbliche provinciali.

Molti e svariati sono stati i mezzi proposti da'Consigli provinciali all'uopo, ma niuna determinazione è stata ancora presa, essendosi S. M. riserbata risolvere all'esito del progetto.

2.° *Faro su' raggi delle fortificazioni di Pescara.*

Un certo Antonio de Intinis chiede in settembre 1844 il permesso di stabilire e mantenere a proprie spese questo fanale, ma si niega ad adottare invece i lumi galleggianti richiesti dal Consiglio Generale di fortificazioni, alla foggia

di quelli in uso nelle coste di Francia ed Inghillarra, e n'è così reietta la domanda.

CARICATOIO DI GIULIANOVA.

Il Consiglio provinciale del 1851 domanda la costruzione a spese del Real Tesoro o di privati azionisti di un caricatoio ossia di una specie di banchina che inoltrandosi nel mare consenta a' legni di approdarvi pel carico. S. M. (D. G.) permette che se ne compili il progetto a spese della Finanza, ed intanto incarica l'Intendente di raccôrne le offerte volontarie o promuoverne le azioni. Il Consiglio d' Ingegneri attenendosi alle relazioni dell'Ingegnere Giambelli non crede colà possibile o durevole un' opera di simil fatta per la poca profondità di quella spiaggia. Ma alle novelle istanze de'Consigli provinciali del 1852 e 1853, che domandano l'istallazione colà anche di un lazzaretto, trovasi disposto fin dal 29 marzo 1854 che l'Ispettore del Ripartimento facendosi coadiuvare dall'Ingegnere che stimerà più adatto tra quelli del Ripartimento medesimo esegua una pianta ostensiva ed un certo numero di scandagli, su' cui risultati il Consiglio d'Ingegneri si occuperà novellamente di questo affare. Ma quantunque siano già due anni passati, non se ne è avuto più contezza.

PARTE QUARTA.

APPENDICE.

SERVIZIO IN ECONOMIA PER LA COSTRUZIONE ED IL MANTENIMENTO DELLE SCOGLIERE IN PROSSIMITA' DELLA CAPITALE.

Antica idea di un appalto generale per la fornitura degli scogli nel golfo di Napoli.

Nel 1842 il Capitano dello Stato Maggiore Fonseca per ordine di S. M. (D. G.) ne compila il quaderno di patti e condizioni, e si sceglie pure a Posilipo una cava di tufo; chè questa pietra si crede più economica e di buona resistenza in mare. Ma poi non ha più effetto, perchè la maggior parte degli scogli si gitta al porto militare dagli stessi appaltatori Perillo, e la Real Marina ha pel servizio delle sue petriere e scogliere un particolare contratto.

Compito nel 1854 il detto porto militare, la M. S. ne ordina dal 1855 in poi un servizio in economia, affidandone la direzione al Commessario di Marina Cav. Quaranta allo stesso modo del porto d' Ischia ed il dettaglio all'Ingegnere Pinga sotto la dipendenza di questo Real Ministero. Ad esso Pinga degna accordare dal 24 settembre 1855 duc. 30 al mese pel tempo in cui lavorerà, oltre le indennità di via a grana 20 a miglio, che a tutto settembre 1855 ascendono a ducati 381.60 lordi.

Dell'usato fondo del porto militare in annui duc. 45mila se ne addicono annui duc. 30mila a tale servizio, ed altri duc. 10mila alle opere eventuali di esso, come il mentovato porto d'Ischia e simili. I duc. 30mila del 1855 sono con diversi ordinativi messi a disposizione del sig. Quaranta. Per gli altrettanti dal

1856 in poi, ne ordina S. M. uno Stato discusso particolare a questo Real Ministero.

La Real Marina consegna al signor Quaranta le due petriere di Pozzuoli e del Granatello col carico di ciò che essa doveva alla Real Casa per prezzo dell'esplotazione del suolo vulcanico di quel secondo Real Sito. Gli consegna altresì le sue quattro grandi barche scogliere e le tre piccole che sono equipaggiate da marinai mercantili, e gli somministra infine tutt'i materiali e cavi che fan mestieri, trasmettendone poi i debiti deconti, che già per i primi nove mesi del 1855 hanno importato duc. 2148.59.

La nuova Direzione delle petriere e scogliere debbe acquistare in ogni anno una barca scogliera grande ovvero due piccole, e l'Ingegnere costruttore della Real Marina sig. de la Grannelais apprezzare quelle da acquistarsi o dirigere la costruzione delle altre. Nel primo anno essa acquista le due grandi barche scogliere costruite appositamente dagli appaltatori del porto militare, da cui il Real governo ha l'obbligo di acquistarle al termine di quei lavori, pagandole giusta la valutazione di detto sig. de la Grannelais duc. 4396.19.

Per fino a che non si abbia un numero sufficiente di dette barche, si stabilisce a' 7 marzo 1855 un appalto con certo Vincenzo Buonocunto di Castellammare per la somministrazione degli scogli di quelle cave al prezzo di duc. 24. 70 la canna cubica tutto compreso, e col ribasso di duc. 2. 70 la canna per quelli da gittarsi in Castellammare stesso. Il quale contratto deve durare due anni.

S. M. si degna dare direttamente svariati ordini al signor Quaranta. A tenore di questi egli gitta nel 1855, 779.076 canne cubiche di scogli, di cui, cioè, 288.146 di Castellammare a duc. 24.70 la canna, giusta il contratto, 156.018 del Granatello e 334. 912 di Pozzuoli, entrambe queste ultime al prezzo medio di duc. 23.73,5.

Delle dette canne 779. 076 se ne gittano 147. 560 di

Castellammare avanti Pietrarsa, 129.022 anche di Castellammare, 147. 132 del Granatello e 41. 819 di Pozzuoli al porto del Granatello, 11.564 di Castellammare avanti il Real Sito della Favorita, 8.886 del Granatello avanti quel Bagno, 28.121 di Pozzuoli al porto militare, e 264.972 anche di Pozzuoli al porto d'Ischia. Gitta poi 12. 143 canne cubiche di scardoni e ciottoli a grana 70 la canna per cibare la mentovata scogliera del Granatello. Taglia infine una parte di Montesecco avanti Gaeta ricavandone 555.650 canne cubiche di scogli, di cui ne gitta 182 avanti il Real Giardino di Capossele, e pel muro di cinta del medesimo lungo ne' due lati uniti palmi 846, alto circa palmi 20 e grosso compensatamente palmi 2. 75 trasporta tutte le pietre necessarie, rimborsando pure la Real Casa delle spese fatte per simili lavori eseguiti precedentemente colà.

Infine, oltre le suddette due barche scogliere, acquista 75 carrocci, ruote di ferro fuso, due barche, e due ponti, e così spende in tutto l'anno duc. 31,977. 23, che pur giustifica fino a tutto dicembre 1855 co' soliti stati decadali ascendenti insieme a duc. 30011. 79 $^{1}/_{4}$.

A tenore degli stessi ordini Sovrani egli si propone nel 1856 gittare 200 canne cubiche di scogli di Pozzuoli e del Granatello al porto militare, 200 di Castellammare avanti il Real Sito della Favorita ed il Bagno del Granatello, 130 di Castellammare e 150 del Granatello al porto di quest'ultimo nome e 150 di Pozzuoli al nuovo porto d'Ischia ed a difesa del ponte di quel Castello. Si propone ancora tagliare circa altre 600 canne di Montesecco e compiere la scogliera di Capossele.

Co' lavori impreveduti, col pagamento alla Real Casa del suolo da esplotarsi nella Petriera del Granatello, per l'acquisto di utensili ed altro nonchè pel debito colla Real Marina pe' materiali ricevutine durante il 1855 egli fa conto esaurire l'assegnamento di duc. 30mila.

CAVAFONDI A VAPORE.

Nel 1839 S. M. si degna spontanea destinare il Real cavafondo a vapore *il Vulcano* allo spurgamento de'porti di Castellammare, Cotrone, Trani , Barletta e Brindisi , ponendone la spesa a carico del Ramo degli Affari Interni. Ne profittano solo i Comuni di Cotrone e Trani , e sono tassati pel tratto di tempo da maggio 1839 a tutto aprile 1841 , il primo per duc.6202.87, e l'altro per duc. 15363.19: in uno duc. 21,566. 06. S'ignorano i modi precisi ond' ebbe luogo questo rimborso, pel quale una dilazione si vede implorata.

Intanto altre somme sono anticipate dalla Real Marina per la costruzione o mantenimento di simili legni in ducati 19,191.69, ma se ne ignora del pari la rivaluta dalla Civile Amministrazione. Finalmente ha testè la M. S. comandato che questo Real Ministero acquisti un cavafondo a vapore pel mantenimento de'porti mercantili posti a suo carico, e già se ne sta esso occupando.

SOVRAIMPOSTE DOGANALI IN TERRA D'OTRANTO ADDETTE SPECIALMENTE ALLA COSTRUZIONE DE' PORTI DI BRINDISI E DI GALLIPOLI.

Cenno de'dazî che colpiscono gli olî nella loro uscita dal Regno.

Novero delle sovrimposte a tali dazî in Terra d' Otranto.

1.° Con Decreto del 22 aprile 1813 se ne approva una di di grana 20 a soma sul dazio di estrazione dell' olio dal solo porto di Brindisi, e se ne addice il prodotto stimato di circa annui duc. 1000 alla costruzione de'due ponti sulla strada di là a Lecce e quindi ancora della strada medesima. L'esazione se ne ha a fare dal Ricevitore di quella Dogana, che dee

12

tenerne un conto a parte e versarne il prodotto mensilmente nella Cassa del Comune; ma ad onta di tale disposizione esso è per ordine del Ministro delle Finanze versato fin da principio nella Cassa della Tesoreria Generale e compreso nella chiusura della medesima del 25 maggio 1815 insieme a tutti gli altri cespiti che la Provincia perde in tale circostanza. A cominciare però dal 1.° maggio 1815 per disposizione dello stesso Ministro viene versato nella Cassa delle opere pubbliche provinciali, a' termini del Real Decreto del 1.° febbraio 1816, che stabilisce le Casse delle opere pubbliche provinciali separate affatto da quelle dello Stato. Per l'art. 3.° del Real Decreto del 12 marzo dello stesso anno, il prodotto di questo dazio dee far parte de' fondi destinati per le opere pubbliche provinciali, compiuta che sia la costruzione de' due ponti nel territorio del Comune di Brindisi, sulla considerazione che il dazio non si paga altrimenti da' negozianti di detto Comune che ne presero il nome nell' offrirlo, ma si da' proprietari della Provincia che portano l'olio colà per l'estraregnazione. Ordinate poi col Regolamento del 30 novembre 1822 le *Casse nette* nelle Ricevitorie generali e distrettuali, il prodotto di questo anno ritorna a versarsi nelle Casse dello Stato per disporsene a favore di quella provinciale dietro ordinativo del Ministro delle Finanze. Finalmente questa sovrimposta è abolita con Sovrana determinazione del 29 marzo 1843.

Dacchè incomincia a versarsi nella Cassa delle opere pubbliche provinciali il 1.° maggio 1815 fino a che ne cessa la riscossione in maggio 1843, questo dazio dà il prodotto di ducati 35698.43, da cui dedotto quello dal 1828 al 1834 in ducati 16353. 48 non pagato dalla Tesoreria Generale e quindi ceduto all' opera del porto di Brindisi nell' intero prodotto ricuperato in ducati 27838.53, invece di ducati 63mila circa, giusta la Sovrana Risoluzione del 27 luglio 1852, restano ducati 19,044.95 effettivamente versati nella Cassa delle opere pubbliche provinciali.

Vuole avvertirsi che la spesa per la costruzione de' due ponti suddetti fu di ducati 11,028.53. Pel nettamento poi del canale del porto di Brindisi nonchè per la compilazione del progetto di miglioramento del porto stesso furono esitati dal 1828 al 1840 ducati 19, 228.62 ed imputati anche a questo cespite.

2.° Con Real Decreto del 31 dicembre 1817 si approva un altra sovrimposta al dazio di estrazione da tutt' i porti e caricatoi della Provincia alla ragione di gr. 2 a staio per l' olio, di gr. 20 a botte pel vino, di gr. 10 a cantaio pe' semi di lino e di grana 3 a tomolo pel grano, orzo, avena, fave e lupini. Questa sovrimposta sostituisce per voto del Consiglio provinciale e per avviso del Ministro delle Finanze le tre grana addizionali alla contribuzione fondiaria autorizzate con Real Decreto del 12 marzo 1816, e con altro del 5 luglio 1825 si estende anche agli oli trasportati da Terra d'Otranto nel cratere di Napoli, e che quivi sono dichiarati per l'estero. Il prodotto stimato di circa ducati 15mila annui, se ne destina alle opere pubbliche della Provincia. Esso si versa da principio nella Cassa delle opere pubbliche da'Ricevitori delle Dogane, ma poi dopo il citato Regolamento del 30 novembre 1822 sulle *Casse nette*, in quella del Ricevitore Generale, ed ora per una Ministeriale delle Finanze del 23 giugno 1849 la Real Tesereria ne tiene una particolare Madrefede. Questa sovraimposta è servita dal 1842 al 1850 per compiere i duc. 16mila addossati alla Provincia per la mentovata opera del porto di Brindisi, e dal 1851 in poi la Tesoreria Generale ne preleva i duc. 15mila dovuti in ogni anno dalla Provincia per l'opera medesima e paga il dippiù all'Intendente per impiegarlo in altre opere pubbliche.

3.° Con Real Decreto del 3 ottobre 1854 si autorizza una terza sovrimposta di grana 15 a cantaio sulla simile estrazione dell'olio da tutt'i porti e caricatoi della Provincia, il cui prodotto si stima di annui duc. 12500, ed hàssi ad impiegare

a tutto il 1855 nell'esecuzione delle opere pubbliche provinciali più urgenti, e dal 1856 in poi al compimento del porto di Gallipoli, cui si addicono altresì duc. 4869. 96 esatti nello stesso anno 1855 al di là della cifra preveduta ne' suddetti duc. 12500. La riscossione di questa sovrimposta debbe aver luogo colle stesse norme della precedente.

4.°E da ultimo imposto fin dal 1794 il dazio di un grano a staio su tutti gli olî che s'immettono in Gallipoli, ancorchè in olive per triturarsi ne'trappeti della Città, calcolandosi il peso del genere per una determinata quantità secondo i diversi mezzi di trasporto, giusta l'art. 12 del Real Decreto del 15 decembre 1823. Esso in origine apparteneva al Comune, ed era addetto alla manutenzione delle strade, del ponte d' ingresso, delle mura e de' baluardi della piazza. Nel decennio fu trasferito al Ramo del Genio coll' obbligo di questi lavori. Indi fu dato in dotazione alla Scuola Politecnica, e dal 1.° gennaio 1820 venne di nuovo trasferito al Ramo finanziero coll'obbligo di assegnare annui ducati 3000 alle Scuole Militari, giusta il Real Decreto degli 11 gennaro 1819.

CANALE NAVIGABILE NELLE CALABRIE TRA I GOLFI DI S. EUFEMIA E DI SQUILLACE PER UNIRE IL MAR TIRRENO AL IONIO.

Nel 1839 il Duca Alessandro Torlonia come capo di una Compagnia commerciale offre di eseguirlo co' suoi capitali a condizione fra l' altro di godere per 99 anni il privilegio del canale e di un porto, se creda farvelo, nonchè della pesca esclusiva in entrambi, come altresì di poter esigere un dritto di tonnellaggio su'bastimenti che vogliano transitarvi ed entrare nel porto, ec. S. M. (D. G.) dichiara a' 7 agosto 1839 che con soddisfazione accetterebbe la proposta, ed incarica il Suo Ministro degli Affari Interni di trattare col signor Torlonia così per discutere la possibilità dell' impresa come per fer-

marne i patti dopo che esso sig. Torlonia avrebbe fatto levare il progetto d'arte e lo scandaglio de' lavori necessari. Ma da quel tempo non se n'è più parlato.

BOTTI D'ORMEGGIO IN DIVERSI PAESI MARITTIMI DELLE CALABRIE SUL TIRRENO E SUL IONIO.

Il Consiglio provinciale della 2.ª Calabria Ulteriore propone nel 1853 stabilirsi di queste botti in Soverato, Pizzo, Tropea, Briatico, Nicotera e Cropani, valutandosene però prima la spesa da persone dell'arte, e contribuendo alla spesa medesima i capitani mercantili che l'han domandato. Nel 1854 lo stesso Consiglio chiede di nuovo gli elementi della spesa onde potervi deliberare convenevolmente nell'anno appresso, ma l'Intendente non vi adempie ed il mentovato Consiglio ripete allora il medesimo voto, limitandolo però a' soli punti di Soverato e Pizzo per ora. Ondecchè si è chiesta contezza ad esso Intendente dell'esecuzione data a quei voti.

FARI LUNGO LE COSTE DELLE CALABRIE.

I proprietari, capitani e marinai del Borgo di Gaeta ne domandano a S. M. (D. G.) lo stabilimento ne' punti più sporgenti delle Calabrie, come i capi *Spartivento*, *Stilo*, *Colonna* e *S. Maria*. Se ne aspetta tuttora l'avviso chiesto fin dal 30 luglio 1852 al Consiglio d'Ammiragliato per mezzo del Real Ministero di Guerra e Marina.

FANALI LUNGO LA COSTA DELL'ADRIATICO.

Il Consiglio provinciale di Terra d'Otranto nelle sue sessioni del 1852 e 1853 ne propone la costruzione lungo la costa dell' Adriatico da Brindisi a S. Maria di Leuca a carico della Tesoreria Generale. S. M. però vuole che cotesti fanali

si eseguano a spese della Provincia quando ve ne sieno i fondi nel 1854. Ma il Consiglio provinciale dell' anno seguente non sa proporne nelle presenti angustie dell'azienda provinciale.

Napoli 24 febbraio 1856.

Per ispeciale delegazione di S. E. il Ministro,
l'Ufiziale incaricato de'porti, fari e lazzaretti nonchè delle opere speciali nel Real Ministero de'Lavori Pubblici

GIUSEPPE CARELLI.